



Sela Kolker
יועצים פיננסיים

חוות דעת מומחה כלכלי

לבחינת האפשרות כי חברת

אל על

ניצלה לרעה את כוחה כמונופול
בקו תעופה תל אביב-מומבאי
כדי לגבות מן הצרכנים מחיר מופרז

29 בינואר 2018

חוות דעת מומחה כלכלי

ניצול לרעה של מעמד מונופוליסטי בענף **טיסות למומבאי**
וגביית מחיר מופרז על ידי **אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ**

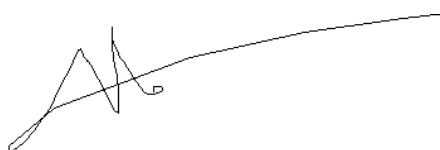
שם המומחה: סלע קולקר
מקום עבודתו: סלע קולקר יועצים פיננסיים בע"מ
ח.פ. 515220366
רחוב יגאל אלון 65, תל אביב

אני החתום מטה, סלע קולקר, נתבקשתי על ידי עו"ד דוד מזרחי ועו"ד אלעד אופיר, לבחון האם אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "**החברה**" או "**אל על**") ניצלה לרעה את כוחה כמונופול בקו תעופה תל אביב-מומבאי כדי לגבות מן הנוסעים הטסים למומבאי מחיר מופרז וכן, מהי מידת הנזק שנגרמה לנוסעים כתוצאה מאותה מדיניות נצלנית לכאורה, ולחוות את דעתי כמומחה כלכלי.

אין לי כל קשר או תלות בחברה או במזמיני העבודה או במי מטעמם, במישרין או בעקיפין. שכר הטרחה בגין הכנת חוות דעת זו, כפי שסוכם ביני ובין מזמיני העבודה, הינו קבוע מראש ואינו מותנה במישרין או בעקיפין בהצלחת ההליך המשפטי.

אני נותן חוות דעתי זו במקום עדות בבית משפט ומצהיר בזאת כי ידוע לי היטב שלעניין הוראות החוק הפלילי בדבר עדות שקר באזהרה בבית המשפט, דין חוות דעתי זו כשהיא חתומה על ידי כדין עדות באזהרה שנתתי בבית המשפט.

להלן חוות דעתי:



חתימה

29/01/2018

תאריך

תוכן העניינים

4.....		1. תקציר מנהלים	
4.....	המוביל הנקוב הלאומי	1.1	
4.....	הסדר כובל עם אייר אינדיה	1.2	
4.....	מונופול בקו מומבאי	1.3	
5.....	מחיר מופרז	1.4	
5.....	השינוי במחיר לפי זיהוי עקומת הביקוש	1.5	
6.....	השוואה בינלאומית	1.6	
6.....	אומדן הנזק	1.7	
7.....		2. רקע לחוות הדעת	
7.....	מטרות חוות הדעת	2.1	
7.....	מחיר מופרז	2.2	
9.....		3. שוק הטיסות להודו	
9.....	אל על חברת התעופה הלאומית של ישראל	3.1	
9.....	הריכוזיות בשוק התעופה	3.2	
10.....	חברות תעופה הודיות	3.3	
11.....	הסדר כובל עם אייר אינדיה	3.4	
13.....	אי תחרות 2017	3.5	
14.....		4. הגדרת השוק הרלבנטי	
14.....	אמצעי לאמידת האפשרות להפעלת כח	4.1	
15.....	תחום התעופה	4.2	
16.....	השוק הרלבנטי – טיסות למומבאי	4.3	
17.....		5. זיהוי מחיר מופרז	
17.....	הגדרות	5.1	
17.....	השוואת מחירי אל על לכל היעדים	5.2	
19.....	השינוי במחיר לפי זיהוי עקומת הביקוש	5.3	
21.....	השוואה בינלאומית	5.4	
23.....		6. אומדן הנזק	
25.....		7. מקורות	
26.....		8. אודות המומחה הכלכלי	
27.....		נספח א'	

1. תקציר מנהלים

1.1 המוביל הנקוב הלאומי

לחברת אל על, מעמד מיוחד בתחום התעופה בישראל, והיא נתפסת בעיני רבים כחברת התעופה הלאומית של ישראל. מיום הקמתה בשנת 1948 ועד שנת 2005, היתה אל על חברה ממשלתית, וגם לאחר ההפרטה, נשארה חברת התעופה הדומיננטית, בכל פרמטר. בשנת 2018 היא מפעילה טיסות ישירות ל- 34 יעדים, רובם באירופה, וחלקם הקטן, בצפון אמריקה ובמזרח הרחוק. להודו, אל על מפעילה טיסות למומבאי בלבד (להלן: "קו מומבאי").

מערך הטיסות הבינלאומי, מוסדר באמצעות הסכמים בילטרליים, בהם כל שתי מדינות מסכימות שקו התעופה ביניהן יופעל על ידי מספר שווה של חברות מכל מדינה, ונוקבות בשמן. במשך עשרות שנים, ההסכמים של מדינת ישראל, כללו את אל על כמוביל הנקוב היחיד.

בחודש אפריל 1994 נחתם ההסכם הבילטרלי בין ישראל להודו. אל על מונתה כמוביל הנקוב של ישראל, ו- **Air India** מונתה כמוביל הנקוב של הודו. מכח הסכם זה, שתי החברות הישראליות הנוספות, ארקיע וישראייר, ו- 30 חברות התעופה ההודיות הנוספות, אינן יכולות לטוס מישראל להודו. וכך, המתחרה הפוטנציאלית היחידה שנותרה לאל על בטיסות לכל היעדים בהודו הינה אייר אינדיה.

1.2 הסדר כובל עם אייר אינדיה

באופן חוקי, ואף מקובל, שתי המובילות הנקובות, חותמות על הסכמי "קוד משותף" להחלפת נוסעים ביניהן. המחוקק התיר שיתוף פעולה זה, מכיוון שהוא מאפשר להפעיל ביתר יעילות טיסות בין שני יעדים תוך חלוקה הוגנת בין המפעילים של כל מדינה, ופגיעה מינימלית בתחרות. אולם, אל על ואייר אינדיה חתמו על הסכם מסוג אחר. על פי הסכם משנת 1993 (להלן: "הסכם אייר אינדיה"), אחת מהחברות משלמת לאחרת "דמי המנעות", אם זו בוחרת שלא לטוס בקו. החל משנת 1998 אייר אינדיה נמנעה מלטוס לישראל, ואל על שילמה לה חלק מהכנסותיה בקו מומבאי.

בחודש אוקטובר 2008 פורסמו כללי ההגבלים העסקיים להסדרים בין מובילים באוויר, על פיהם הסכם אייר אינדיה מהווה הסדר כובל, האסור על פי חוק. בחודש מרץ 2009, הגישה אל על בקשה לפטור מהסדר כובל, אולם בספטמבר 2009 הודיע הממונה לאל על על דחיית הבקשה.

היה צפוי, שהחל משנת 2009 אייר אינדיה תפעיל טיסות לישראל, אולם עד לשנת 2018 היא ממשיכה להמנע מכך. אינני יודע האם אל על ממשיכה לשלם לאייר אינדיה דמי המנעות אסורים, אולם להערכתי, אין היגיון כלכלי מבחינת אייר אינדיה, שלא להתחרות בקו רווחי זה, אלא אם כן היא מקבלת תמלוגים מהכנסות אל על בקו.

1.3 מונופול בקו מומבאי

בחודש אוקטובר 2005, הכריז הממונה על אל על כבעלת מונופול בהובלת נוסעים לארבעה יעדים, וביניהם מומבאי.

ב- 20 השנים האחרונות, אל על היא החברה היחידה המפעילה טיסות ישירות מישראל להודו, ועושה זאת בקו אחד בלבד שהוא קו מומבאי. מספר חברות זרות, מאפשרות לטוס מישראל להודו עם עצירת ביניים, בטיסות שנמשכות 13 שעות ומעלה לעומת 8 שעות עם אל על. עבור אנשי עסקים, שהינם נוסעים רגישי זמן, טיסות אלה אינן יכולות להחשב כמוצר תחליפי לטיסה ישירה. עבור נוסעים אלה, אל על מהווה מונופול המחזיק בנתח שוק של 100%, והינו בעל כח שוק.

1.4 מחיר מופרז

1.4.1 השוואת מחירי אל על לכל היעדים

בהשוואת מחירי הטיסות של אל על לכל היעדים, נמצא כי היעד היקר ביותר, ובהפרש ניכר מהמקום השני הוא מומבאי. למשל טיסה לשבוע עבודה בניו יורק, הנמשכת כ- 11:30 שעות נמכרת בכ- 1,500 דולר, ואילו הטיסה למומבאי הנמשכת רק כ- 8:00 שעות, נמכרת בכ- 2,400 דולר. מחיר הטיסה הממוצע לכל הטיסות הארוכות הינו כ- 1,600 דולר בלבד.

ממוצע מחיר טיסה ומחיר לשעת טיסה בטיסות אל על

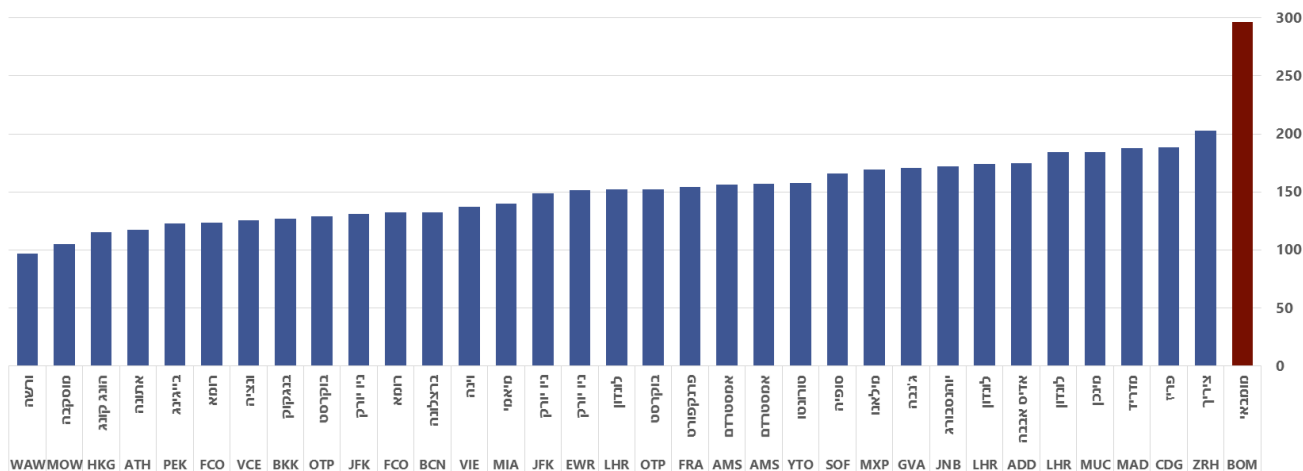
דולר לשעת טיסה – ממוצע הלורך ושוב

יעד	שעות טיסה בממוצע לצד	שבוע עבודה		שבוע מלא	
		מחיר הלורך ושוב	מחיר לשעת טיסה	מחיר הלורך ושוב	מחיר לשעת טיסה
טיסות קצרות	2 עד 5	653	153	599	140
טיסות ארוכות	9 עד 13	1,583	141	1,355	121
מומבאי	08:02	2,385	297	1,665	207

בהשוואה של טיסות למשך שהייה של שבוע מלא, נמצא כי מחיר שעת טיסה למומבאי גבוה ב- 53% מהמחיר הממוצע לכל שאר יעדי אל על. עבור משך שהייה של שבוע עבודה, נמצא כי מחיר שעת טיסה למומבאי גבוה ב- 98% מהמחיר הממוצע לכל שאר יעדי אל על.

טיסות אל על היוצאות ביום ראשון ה- 7 בינואר 2018, וחוזרות ביום חמישי ה- 11 בינואר 2018

דולר לשעת טיסה – ממוצע הלורך ושוב



1.5 השינוי במחיר לפי זיהוי עקומת הביקוש

בטיסות למומבאי נמצא פער חריג בין המחיר לטיסה בשהייה של שבוע מלא, לעומת מחיר לטיסה בשהייה של שבוע עבודה בלבד. נוסע שאיננו רגיש זמן, עשוי לשהות בהודו למשך סוף השבוע, ולקבל מחיר של כ- 900 דולר הלורך ושוב. אולם, אם יבקש לחזור ביום חמישי, אל על תחשוד שמדובר באיש עסקים, רגיש זמן, שיהיה מוכן לשלם פרמייה עבור החזרה לארץ לפני סוף השבוע. במקרה כזה, המחיר יקפוץ מכ- 900 דולר לכ- 2,400 דולר, קפיצה של 166% עבור אותו שירות, בתזמון מעט שונה. הקפיצה במחיר איננה נובעת משיקולי עלות, אלא מהערכתה של אל על, שבתאריך זה, הביקוש של הצרכן קשיח יותר.

הדגמה לכך, מתוך אתר אל על, מופיעה בנספח א' לחוות דעת זו.

1.6 השוואה בינלאומית

בהשוואת מחיר טיסה של מדגם טיסות האורכות כ- 8 שעות ומופעלות על ידי חברות תעופה אחרות בין יבשות שונות בעולם במחלקת תיירים, לשבוע עבודה, ובאותם תאריכים, נמצא כי המחיר לטיסה של אל על למומבאי, הינו הגבוה ביותר, ובשיעור של כ- 181% ממוצע המדגם.

בהשוואת מחיר לשעת טיסה של מדגם חברות תעופה בינלאומיות הטסות למומבאי, בטיסה של בין 6 ל- 10 שעות, במחלקת תיירים, נמצא כי המחיר לשעת טיסה של אל על, הינו הגבוה ביותר, הן עבור שהייה של שבוע עבודה, והן עבור שהייה של שבוע מלא.

1.7 אומדן הנזק

לצורך אומדן הנזק, התבססתי על הנתונים המפורטים לאורך כל החוות הדעת, וכן על מספר הנחות יסוד. להערכתי, כרטיסי הטיסה שנמכרים במחירים של סביב 2,400 דולר הינם מופרזים בכ- 1,200 דולר, ומשולמים על ידי כ- 30% מכלל הנוסעים של אל על למומבאי.

ניתן יהיה לחשב את הנזק באופן מדויק יותר אילו אל על תספק נתוני אמת, שיחליפו חלק מהנחות היסוד. להערכתי, הנזק לצרכן, כתוצאה ממדיניות אל על, המנצלת את כוחה לרעה, וגובה מחירים מופרזים בקו מומבאי, נאמד לכל הפחות ב- 270 מיליוני שקלים.

סיכום אומדן הנזק

אלפי נוסעים, מיליוני דולר, מיליוני שקלים

סה"כ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
393	48.1	55.2	54.0	55.1	60.5	61.3	58.5	סך הנוסעים בקו מומבאי
196	24.1	27.6	27.0	27.5	30.3	30.6	29.2	נוסעים למומבאי עם אל על הלך חזור
59	7.2	8.3	8.1	8.3	9.1	9.2	8.8	מספר משלמי המחיר המופרז
71	8.7	9.9	9.7	9.9	10.9	11.0	10.5	הפרזה במיליוני דולר
262	31.0	38.3	35.1	35.5	42.3	42.3	37.5	הפרזה במיליוני ש"ח
272	34.3	40.9	36.8	36.4	43.2	43.2	37.5	סך הנזק בתוספת ריבית והצמדה

בברכה, ובכבוד רב
סלע קולקר

2. רקע לחוות הדעת

2.1 מטרת חוות הדעת

נתבקשתי על ידי עו"ד דוד מזרחי ועו"ד אלעד אופיר, לבחון האם "אל על נתיבי אויר לישראל" (להלן: "החברה" או "אל על") ניצלה לרעה את מעמדה כמונופול ב"קו תעופה תל אביב מומבאי" (להלן: "קו מומבאי"), שכן היא היחידה שמבצעת טיסות ישירות בקו מומבאי, ומוכרזת כמונופול בקו זה על ידי הממונה על ההגבלים העסקיים (להלן: "הממונה") בשנת 2005, וגבתה מקבוצת נוסעים, המוגדרת בהמשך, מחיר מופרז עבור טיסות ישירות למומבאי. וכן, לאמוד את היקפו הכולל של הנזק שנגרם לקבוצה המוגדרת כתוצאה מאותה מדיניות של ניצול לרעה מה-1 בינואר 2011 עד ה-31 בדצמבר 2017.

מטרות חוות דעת זו:

1. לבחון האם אל על גבתה מחיר טיסות מופרז מהנוסעים העסקיים בקו מומבאי.
2. לאמוד את הנזק שנגרם לצרכנים כתוצאה מאותה מדיניות נצלנית לכאורה.

אין בידי נתוני אמת שיש לאל על. כדי לאמוד את מידת הנזק, השתמשתי במספר הנחות יסוד, מוסברות ומנומקות, המבוססות על השוואות למקרים דומים ועל מיטב ניסיוני כמעריך שווי וכמומחה כלכלי. יחד עם זאת, ככל שיתקבלו נתוני אמת מאל על אודות נתוני הטיסות למומבאי, אני שומר לעצמי את הזכות לעדכן את האומדן, ולשפר את רמת הדיוק של הבדיקה.

רשימה מלאה של מקורות המידע שעמדו לרשותי מצורפת בפרק 7 לחוות דעת זו.

2.2 מחיר מופרז

2.2.1 חוק ההגבלים העסקיים

חוק ההגבלים העסקיים (להלן: "החוק"), אוסר על חברה המהווה מונופול בשוק מסויים, לגבות מן הצרכנים "מחיר בלתי הוגן". על פי החוק, חברה מהווה מונופול, אם היא מחזיקה בנתח שוק של מעל ל-50%.

2.2.2 רשות ההגבלים העסקיים

רשות ההגבלים העסקיים (להלן: "הרשות"), פועלת כרשות מקצועית עצמאית שייעודה המוצהר הינו "להגן על הציבור מפני פגיעה בתחרות, ולקדם תחרות לטובת הציבור", ובפרט למנוע ממונופול, לנצל את כוחו לרעה.

2.2.3 מחיר בלתי הוגן

בעל מונופולין יראה כמי שמנצל לרעה את מעמדו בשוק, באם יפעל להפחתת התחרות באופן שיפגע בציבור. אחת הפעולות האסורות המצוינות בחוק היא "קביעה של רמת מחירי קניה או מכירה בלתי הוגנים של הנכס או של השירות שבמונופולין" (סעיף 29א(ב)). עד שנת 2014 היה מקובל לפרש "מחיר בלתי הוגן" אך ורק כמחיר נמוך ביחס למחיר שהיה מתקיים בתנאי תחרות ("מחיר טורפני"), המרתיע מתחרים מכניסה לענף.

2.2.4 גילוי דעת 1/14 – דיוויד גילה

בחודש ספטמבר 2014 פרסם הממונה על ההגבלים העסקיים באותה עת, עוה"ד דיוויד גילה, גילוי דעת 1/14 (הלן: "גילוי הדעת") המפרש את החוק כך, שיש לראות באיסור על קביעת "מחיר לא הוגן" גם כקביעה של "מחיר מופרז". בגילוי הדעת בדבר האיסור על גביית מחיר מופרז על ידי בעל מונופול¹, מפרט גילה את המבחנים לקיומו של מחיר מופרז, וקובע כי קביעת מחיר מופרז על ידי בעל מונופול תהווה עילה להטלת עיצום כספי על ידי הממונה. על פי גילוי הדעת, הגנת "נמל מבטחים" תעמוד לבעל מונופולין כאשר הפער בין מחיר המוצר לעלות ייצורו אינו עולה על 20%.

2.2.5 אימוץ הגישה בפסיקה

עמדת גילה קיבלה חיזוק בתובענה ייצוגית נגד תנובה בגין גביית מחיר מופרז על גבינת קוטג'², בה נכתב על ידי כבוד השופט שטמר כי יש לפרש את החוק בצורה רחבה: ניצול לרעה אינו רק במקרה של הפחתה בתחרות בדרך של קביעת מחיר טורפני כי אז למעשה יש פגיעה רק במתחרים ואילו הצרכנים יוצאים נשכרים מכך בזמן קיום המחיר הטורפני, אלא גם במקרים בו מונופול קובע מחיר מופרז.

2.2.6 גילוי דעת 1/17 – מיכל הלפרין

בחודש פברואר 2017, פרסמה הממונה מיכל הלפרין גילוי דעת 1/17³ שכותרתו: "שיקולי הממונה על הגבלים עסקיים באכיפת האיסור על מחיר בלתי הוגן גבוה". גילוי דעת זה איננו משנה מהותית את עמדת הרשות על פי גילוי דעת 1/14, אך מבטל את הגנת נמל מבטחים. מאידך לא קבעה הממונה רף חדש לבחינת הוגנות המחיר לצרכן.

2.2.7 הכרזת אל על כמונופול בקו מומבאי

בחודש אוקטובר 2005 הכריז הממונה על חברת אל על כמונופול בארבעה קווי תעופה, ביניהם **קו מומבאי**, הכרזה שתקפה עד היום⁴. אל על הינה החברה היחידה המובילה נוסעים בטיסות ישירות בקו מומבאי. בקו זה קיימות טיסות סדירות לא ישירות, אשר יכולות להוות תחליף מסויים לטיסותיה הישירות של אל על. על פי בדיקת הממונה⁵ לאחר שפנה לכל החברות הרלוונטיות, ובהתחשב בכל הטיסות הסדירות הלא ישירות ובטיסות השכר ליעד, נמצא כי לאל על נתח שוק של כ- 80% בקו מומבאי. נכון למועד כתיבת חוות הדעת, אל על היא עדיין החברה היחידה המקיימת טיסות ישירות בין ישראל להודו, ומחזיקה בנתח שוק של 100% מהטיסות הישירות בין שני היעדים.

¹ גילוי דעת, 1/2014, "האיסור על גביית מחיר מופרז על ידי בעל מונופולין", רשות ההגבלים העסקיים.

² ת"צ 46010-07-11 נאור נ' תנובה.

³ גילוי דעת, 1/2017, "שיקולי הממונה באכיפת האיסור על מחיר בלתי הוגן גבוה", רשות ההגבלים העסקיים.

⁴ אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ - דוח תקופתי לשנת 2016.

⁵ עמוד 10 בהכרזה לפי סעיף 26 (א) לחוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח-1988 שפורסמה ביום 27 באוקטובר 2005

3. שוק הטיסות להודו

בישראל פועלות שלוש חברות תעופה ישראליות המקיימות טיסות בינלאומיות: אל על וחברת הבת שלה סאן דור, ארקיע וישראייר.

3.1 אל על חברת התעופה הלאומית של ישראל

אל על חברת תעופה הגדולה בישראל נוסדה בשנת 1948 ומהווה את חברת הדגל של ישראל. אל על עוסקת בהובלת נוסעים ומטען, כולל כבודה וזואר, ובהפעלת טיסות סדירות בשוק הבינלאומי. במשך שנים אל על היתה חברה בבעלות ממשלתית עד שבשנת 2005 הופרטה החברה וחברת "כנפיים אחזקות בע"מ" הפכה לבעלת השליטה בה. לאל על מספר מאפיינים יחודיים לה, ובהם הקפדה על הסדרי ביטחון ואבטחה, הימנעות מטיסה בשבת ובמועדי ישראל, הימנעות מטיסה מעל מדינות עוינות והקפדה על כללי הכשרות, הן במטוסיה והן במתקניה הקרקעיים.

אל על מפעילה טיסות סדירות במטוסי נוסעים ל- 34⁶ יעדים ישירים בכל היבשות למעט אוסטרליה ואמריקה הלטינית ורוב יעדיה נמצאים באירופה. החברה מפעילה טיסות למספר יעדי מפתח בצפון אמריקה ומאפשרת טיסות המשך ליעדים נוספים ביבשת באמצעות שותפות קוד. בנוסף, מפעילה אל על טיסות להונג קונג, בייג'ינג, מומבאי ובנגקוק במזרח הרחוק, וליוהנסבורג בדרום אפריקה. בשל מגבלות טיסה מעל מדינות עוינות, מתארך משך הטיסות ליעדי המזרח הרחוק.

3.2 הריכוזיות בשוק התעופה

3.2.1 הסכמי תעופה בילטרליים

מערך הטיסות הסדירות הבינלאומי, מוסדר באמצעות הסכמי תעופה בילטרליים. אלו הסכמים בהם שתי מדינות מסכימות על מספר חברות תעופה זהה לכל מדינה שיפעילו את קו התעופה הישיר בין שתי המדינות, ולעיתים בין שני יעדים ספציפיים בכל מדינה. בהתאם להסכמים אלה, קיימת לכל מדינה שהיא צד להסכם, הזכות לבחור מוביל או מובילים שיממשו את זכויות התעופה הסדירה המוקנית בהסכם. המוביל הנבחר על ידי כל מדינה והמבצע את הטיסות על פי ההסכם מכונה "מוביל נקוב" (Designated Carrier).

3.2.2 המוביל הנקוב הלאומי

מדינת ישראל חתמה על הסכמי תעופה בילטרליים עם מדינות רבות בעולם. במרבית ההסכמים, נקבע כי כל מדינה רשאית למנות מטעמה מוביל אחד בלבד. עד אמצע שנות ה-90, אל על היתה היחידה שמונתה על ידי שר התחבורה כמוביל נקוב. החל משנת 1991 קיבלה ממשלת ישראל מספר החלטות להנהגת מדיניות "שמים פתוחים" – פתיחת תחום התעופה הסדירה לתחרות הדרגתית גם בפני מובילים ישראלים אחרים שאינם אל על, תוך שמירת מעמדה המיוחד של אל על, שהיתה חברה ממשלתית באותה עת.

נכון לשנת 2017, אל על היא עדין המוביל הנקוב היחיד של ישראל לרוב היעדים, כאשר במספר מצומצם של מקרים, כגון אמסטרדם, פריז, ברצלונה, מינכן ועוד, מונו גם ארקיע וישראייר כמובילים נקובים, בנוסף לאל על.

⁶ אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ- דוח תקופתי לשנת 2016.

3.2.3 כח השוק של אל על

לאל על מעמד מיוחד בתחום התעופה בישראל. היא פועלת ברובם המכריע של הקווים הסדירים בין ישראל לחו"ל, ומחזיקה בנתחי שוק גבוהים בקווים אלה. כוחה ומעמדה של אל על שאוב ממספר רב של מאפיינים, לרבות כוחה מול הצרכנים, כוחה מול סוכני הנסיעות, כוחה מול נמל התעופה הלאומי, פעולות האבטחה המיוחדות אותן אל על מבצעת בהנחיית גורם ממלכתי, הממומן כדי 97.5% על ידי המדינה ועוד.⁷ אל על אף הוכרזה על ידי הממונה כמונופול במתן שירותי אבטחה בחוץ לארץ לגבי נוסעים ומטען בטיסות נוסעים לישראל.

בשנת 2017 הטיסה אל על ליעדים השונים כ-5.7 מיליון נוסעים, נכנסים ויוצאים, מתוך סך של כ-20.2 מיליון נוסעים שעברו בנתב"ג.⁸

3.3 חברות תעופה הודיות

בהודו פועלות כ-30 חברות תעופה. שלוש חברות התעופה העיקריות הן: Jet Airways, Air India ו-IndiGo.

3.3.1 Air India

חברת Air India (להלן: "אייר אינדיה") הינה חברת התעופה הלאומית של הודו, הנמצאת בבעלות ממשלתית. אייר אינדיה הינה המוביל הנקוב של הודו בטיסות ישירות לישראל.

בסיסה של אייר אינדיה בשדה התעופה הבינלאומי בדלהי, הודו. היא נמצאת במקום הראשון מבין חברות התעופה בהודו בהובלת נוסעים בטיסות בינלאומיות ליותר מ-60 יעדים בעולם ומחזיקה נתח שוק של 18.6% מהטיסות הבינלאומיות. בנוסף, היא מקיימת טיסות פנימיות לכ-30 יעדים בהודו ונמצאת במקום השלישי אחרי Jet Airways ו-IndiGo בשוק הטיסות המקומיות, עם נתח שוק של 13.5%.

3.3.2 Jet Airways

בסיסה של Jet Airways (להלן: "ג'ט איירווייז") בשדה התעופה הבינלאומי במומבאי, אולם היא איננה יכולה לטוס לישראל מכח ההסכם הבילטרלי הממנה את אייר אינדיה בלבד. ג'ט איירווייז מקיימת כ-300 טיסות ביום לכ-70 יעדים מתוכם כ-20 יעדים בטיסות בינלאומיות. בהיבט של טיסות בינלאומיות ג'ט איירווייז הינה החברה השנייה בגודלה בהודו אחרי אייר אינדיה. בהיבט של טיסות מקומיות, היא השנייה בגודלה בהודו אחרי IndiGo עם נתח שוק של 17.8%.

3.3.3 IndiGo

חברת IndiGo (להלן: "אינדיגו") מפעילה טיסות חסך לכ-50 יעדים מתוכם 7 מחוץ להודו, ומקיימת כ-900 טיסות חסך (Low Cost) ביום. בסיסה הראשי בשדה התעופה הבינלאומי בדלהי. נכון לחודש אוקטובר 2017 אינדיגו נמצאת במקום ראשון בטיסות פנימיות בהודו עם נתח שוק של 39.6%.

⁷ אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ- דוח תקופתי לשנת 2016.

⁸ רשות שדות התעופה- דו"ח חודשי נמל התעופה הבינלאומי בן-גוריון לחודש דצמבר 2017.

3.4 הסדר כובל עם אייר אינדיה

3.4.1 הסכם בילטרלי בין ישראל להודו

בחודש אפריל 1994 נחתם הסכם תעופה בילטרלי בין ישראל להודו. על פי ההסכם, אל על מונתה כמוביל האוירי הנקוב של ישראל, ואייר אינדיה מונתה כמוביל הנקוב של הודו. מכח ההסכם, כל חברות התעופה של הודו אינן יכולות להוות אלטרנטיבה לאל על. המתחרה היחידה שנותרה לאל על בקו זה הינה אייר אינדיה.

3.4.2 הסכם אייר אינדיה

לקראת כניסת ההסכם הביילטרלי לתוקפו, התקשרו אל על ואייר אינדיה בהסכם מסחרי, (להלן: "הסכם אייר אינדיה") לפיו אחת מהחברות משלמת לשנייה "דמי המנעות", אם זו בוחרת שלא לטוס בקו. בהתאם להסכם, אייר אינדיה נמנעה מלטוס לישראל, ואל על שילמה לה חלק מהכנסותיה בקו מומבאי. בשנת 1996 החלה אייר אינדיה להפעיל טיסות דו שבועיות בקו תל-אביב מומבאי.

בחודש מרץ 1998 הפסיקה אייר אינדיה את טיסותיה בקו, ובשנת 1999 חתמו הצדדים על הסכם מתוקן, המטפל בשינוי שיעור התמלוגים שאל על משלמת לאייר אינדיה. וכך, נותרה אל על משנת 1998 ועד היום, החברה היחידה המפעילה טיסות ישירות בין ישראל להודו בכלל, ובין תל אביב למומבאי בפרט. על פי הערכות, שילמה אל על לאייר אינדיה מיליון דולר בשנה עבור דמי המנעות.

3.4.3 הסדר כובל על פי חוק ההגבלים

על פי חוק ההגבלים, הסדר כובל הוא הסדר לפיו לפחות אחד הצדדים, מגביל עצמו באופן העלול למנוע או להפחית את התחרות בעסקים בינו לבין הצדדים האחרים להסדר, או חלק מהם, או בינו לבין מי שאינו צד להסדר. הסדר כובל הינו אסור על פי חוק, אלא עם כן חל עליו פטור כמפורט בחוק, או פטור ספציפי שניתן על ידי בית הדין. עד שנת 2007 חל פטור גורף בחוק, להסדרי תובלה אווירית בינלאומית (סעיף 3(7) לחוק).

3.4.4 הכרזה על מונפול בקו מומבאי 2005

ביום 27 באוקטובר 2005, הכריז הממונה על אל על כבעלת מונפול בהובלת נוסעים לארבעה יעדים: מומבאי, יוהנסבורג, הונג קונג ובנגקוק. הממונה לא דן בסוגיית ההסדר הכובל, משום שבמועד זה נהנתה אל על מהסעיף בחוק המחריג את ענף התעופה באופן גורף.

3.4.5 ביטול הפטור הגורף לענף התעופה

בשנת 2007 נכנס לחוק סעיף 3א הקובע, שהפטור הגורף לענף התעופה, אינו חל כאשר שני הצדדים להסדר הם מובילים באוויר, שאחד מהם לפחות הוא ישראלי ואחד מהם לפחות אינו ישראלי.

3.4.6 פטור סוג 2008

בחודש אוקטובר 2008 פורסמו כללי ההגבלים העסקיים "פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר" (להלן: "פטור סוג 2008") על פי הכללים נקבע כי הסכמי "קוד משותף" (Code Sharing) לא ייחשבו כהסדר כובל בתנאים מסויימים. מטרת הפטור היא לאפשר לשתי חברות משתי מדינות שונות, להפעיל ביעילות טיסות בין שני היעדים תוך שיתוף פעולה, בהנחה שהפגיעה בתחרות תהיה מצומצמת ככל שניתן.

פטור זה לא יחול כאשר מדובר בהגבלת כמות, איכות או מגוון השירותים בקו, וכן כאשר התמורה המשולמת היא ביחס לשיעור הרווח או ההכנסות של אחת מחברות התעופה בהסדר. עבור הסכמים קיימים נקבעה תקופה של תשעה חודשים לתיקון ההסכם או קבלת פטור ספציפי.

3.4.7 בקשה לפטור מהסדר כובל, ודחייתה על ידי הממונה

ביום 31 במרץ 2009, הגישה אל על בקשה לממונה למתן פטור מהסדר כובל המתייחס להסכם אייר אינדיה⁹. כעבור חצי שנה, ביום 21 בספטמבר 2009 הודיע הממונה לאל על על דחיית הבקשה.

בהחלטתו הממונה מפרט בהרחבה, את הכבילות האסורות בהסדר, והשפעתן על התחרות. הממונה מציין כי אל על מוכרזת כמונופול בקו זה, וכי רמות המחירים ושיעור הרווחיות של אל על נמצאו גבוהות באופן ניכר ביחס לקווים אחרים בעלי מאפיינים דומים אשר לא התקיים בהם הסדר כובל דומה.

להערכת, צפוי היה, שבעקבות דחיית הבקשה, ישתנה הסכם אייר אינדיה, ואייר אינדיה תחל להפעיל טיסות ישירות בקו תל אביב מומבאי. אולם עד היום אל על נותרה החברה היחידה המפעילה טיסות ישירות בין ישראל והודו. אינני יודע האם ההסכם שונה, או האם אל על ממשיכה לשלם תמלוגים לאייר אינדיה ולהפר בכך את הוראות הממונה. מכל מקום, אין היגיון כלכלי מבחינת אייר אינדיה, שלא להתחרות עם אל על בקו רווחי זה, או בקו תל-אביב דלהי, אלא אם כן היא ממשיכה לקבל תמלוגים מרווחי אל על, המפצים על המנעותה מלהתחרות.

3.4.8 תיקון ההסכם הביטרי 2016

בחודש דצמבר 2016 חתמו ישראל והודו על הסכם תעופה חדש, המאפשר ריבוי מובילים, כאשר כל מדינה תוכל להפעיל עד 9 טיסות נוסעים סדירות שבועיות ישירות למומבאי ודלהי ו- 5 טיסות נוסעים סדירות שבועיות ישירות לגואה וקוצ'ין. כמו כן, ההסכם מאפשר לחתום על הסכם קוד משותף עם חברות תעופה ממדינה שלישית¹⁰.

⁹ החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח – 1988 בדבר אי מתן פטור מאישור הסדר כובל; הסדר בין אל על נתיבי אויר לישראל לבין Air India.

¹⁰ אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ- דוח תקופתי לשנת 2016.

3.5 אי תחרות 2017

3.5.1 טיסות ישירות

נכון להיום אל על היא החברה היחידה המפעילה טיסות ישירות מישראל להודו, ועושה זאת בקו אחד בלבד שהוא קו מומבאי. אל על מפעילה 4 טיסות שבועיות הלוך-חזור בקו זה ומטיסה בסך הכל כ- 60¹¹ אלפי נוסעים בשנה בין שני היעדים, כלומר כ- 30 אלף לכל כיוון. ארקיע וישראייר לא מפעילות טיסות שכר להודו.

בחודש מרץ 2017 פורסם בעיתונות, כי אייר אינדיה הגישה בקשה לפתיחת קו בין תל אביב לדלהי שבהודו (להלן: "קו דלהי") לקיום שלוש טיסות שבועיות החל מחודש מאי 2017. נכון למועד כתיבת חוות דעת זו, טרם החלו הטיסות בקו דלהי, ואף חברה הודית אינה מקיימת טיסות ישירות לישראל.

טיסה ישירה בין תל אביב למומבאי היתה אמורה להמשך כ- 6:00 שעות, בדומה לטיסה מקהיר למומבאי, אך בשל האיסור לחלוף מעל מדינות ערב, משך הטיסה הממוצע הינו 8:05 שעות.

מסלול אל על, ומסלול ישיר תאורטי - בקו תל אביב מומבאי



3.5.2 טיסות לא ישירות

האלטרנטיבה הקיימת לטיסות הישירות עם אל על, הינה טיסות עם חברות זרות, המבצעות עצירת ביניים ביעדים כגון: מוסקבה, איסטנבול, ציריך, דוחה, לרנקה, אדיס אבבה, בנגקוק, אמסטרדם, פרנקפורט, לונדון ועוד. החברות המובילות המקיימות טיסות אלו הן בין השאר: טורקיש איירליין הטורקית, סוויס השוויצרית, קטאר איירווייס, אתיופיאן איירלינס, KLM ההולנדית, לופטהנזה הגרמנית, בריטיש איירוויז, ועוד. משך הטיסה מתל אביב, כולל עצירת הביניים נע בין 13 וחצי שעות לפחות ל- 21 שעות ואף יותר, לעומת טיסה ישירה של כ- 8 שעות באמצעות אל על.

¹¹ על פי נתוני דוח רשות שדות התעופה- דו"ח נמל התעופה הבינלאומי בן-גוריון לחודש דצמבר 2017

4. הגדרת השוק הרלבנטי

4.1 אמצעי לאמידת האפשרות להפעלת כח

4.1.1 מטרת הגדרת השוק הרלבנטי

הגדרת השוק הרלבנטי, הינה כלי המסייע, לבחינת האפשרות להפעלת כוח שוק. השוק הרלבנטי מוגדר על ידי קבוצת המוצרים הקטנה ביותר, באיזור גאוגרפי נתון, שביחס אליה תגובת הצרכנים מאפשרת הפעלת כוח שוק. כלומר, האם אירוע של הרעה בתנאים על ידי הספק, כגון העלאת המחיר או פגיעה באיכות, לא תגרום לעזיבה משמעותית של צרכנים, ותאפשר למונופול להניב רווח מונופוליסטי.

4.1.2 ההגדרה היא תלוית הקשר

הגדרת השוק יכולה להשתנות על פי ההקשר של הבדיקה, מטרתה למנוע חשש לאי תחרות, ועל כן היא צריכה לקחת בחשבון את ה"חשש התחרותי" שבו היא דנה. למשל, אפשר שלצרכי אישור מיזוג תהיה הגדרה אחת, רחבה יותר, ולצרכי הכרזת מונופולין הגדרה אחרת, צרה יותר. בחינת השוק הרלבנטי מתחילה בהשערת המוצא של החוקר, המגדירה "קבוצת תחרות" נבדקת. ניתן להגדיר מאות, ואף אלפי קבוצות תחרות מסויימות שונות, ולכן, העובדה, שנבדקה קבוצת תחרות מסויימת, לא מוכיחה מה היא קורה אילו היתה נבדקת קבוצה אחרת¹².

4.1.3 שלב ראשון - איכותני

בחינת השוק הרלבנטי מתחילה בניתוח איכותני שמבוסס על השערת המוצא ומגדירה את קבוצת התחרות הנבדקת. המבחנים בשלב זה הם סובייקטיביים ואינם חד משמעיים. המדדים האיכותניים הנבדקים הינם:

1. **פונקציונאליות** - האם הייעוד עבורו משמש המוצר והשימוש הנעשה בו - דומים.
2. **מחיר** - האם רמת המחירים של שתי הקטגוריות דומה.
3. **מבנה ההיצע והביקוש** - לענין זה, בדרך כלל הרשות דורשת מהמונופול להציג סקרים ומחקרים המשקפים את התנהגות הצרכנים ביחס למתחרים, לרבות מתאם התנהגות המחירים לאורך זמן, עדויות על מעבר של צרכנים בין מוצרים בתגובה לארועים שונים.
4. **איכות** - הבדלי איכות בין המוצרים, לרבות כיצד הם "נתפשים" על ידי הצרכן, לצד מבחני איכות אובייקטיביים.
5. **יכולת מעבר** - יכולת המעבר בין המוצרים, לרבות העלויות והזמן הכרוכים בו.

4.1.4 מבחן המונופול היפותטי, ומבחן ה-SSNIP

בשלב שני, יש לערוך את מבחן המונופול היפותטי, בו מניחים שמתקיים ספק היפותטי יחיד בשוק קבוצת המוצרים הנבדקת. במקרה שלפנינו, המונופול איננו היפותטי, אלא מתקיים בפועל על ידי **אל על**, ולכך אתייחס בסעיף הבא. מבחן ה-SSNIP¹³ בוחן מה יקרה, אם המונופול יעלה את מחיר המוצר בשיעור קטן אך משמעותי, של 5% עד 10% לתקופה שאיננה בת חלוף, לפחות שנה. (Small but Significant Non-transitory Increase in Price). המבחן מבוסס על השאלה, האם בעת העלאת מחיר זו, צפוי להתרחש מעבר מאסיבי של לקוחות מאותו מוצר למוצרי אחר. במידה וכן ייחשב אותו מוצר, למוצר תחליפי קרוב ומשמעותי.

¹² ד"ר דנה היר, הרשות להגבלים עסקיים, כנס בנושא הגדרת השוק הרלבנטי, דצמבר 2016
¹³ מבחן ה-SSNIP הוצג לראשונה בשנת 1982 על ידי מחלקת המשפטים של ארה"ב, ואומץ על ידי הנציבות האירופאית בשנת 1997. מאז, הוא הפך למבחן המקובל ביותר להגדרת השוק הרלבנטי, בסייגים המצויינים לעיל. הרשות להגבלים עסקיים בישראל עושה בו שימוש תדיר.

4.1.5 כשל אפשרי ביישום מבחן ה- SSNIP

כאשר כבר קיים מונופול בשוק, יישום מבחן ה- SSNIP יוביל לתוצאה רחבה מדי של הגדרת השוק. המסקנה המוטעית של מבחן ה- SSNIP תהיה שכדאי למונופול להעלות את המחיר עוד יותר מעבר למחיר הקיים, בעוד שבפועל אין זה כך. מקרה זה ידוע בספרות כ"כשל הצלופן"¹⁴.

בשוק בו קיים מונופול, ייתכן שמוצר אחד יראה על פי מבחן ה- SSNIP כתחליף קרוב למוצר אחר, רק משום שבאחד מהם מופעל כוח שוק, ומחירו כבר גבוה יותר ממחיר שהיה שורר אילו היתה מתקיימת תחרות משוכללת. העלאה נוספת במחירו, עלולה להוביל את הצרכן לרכוש מוצר אחר במקומו, הגם שלא היה נוהג כך, בעקבות העלאת מחיר באותו שיעור ביחס למחיר שהיה מתקבל בתנאי תחרות משוכללת. הדרך הנכונה להתמודד עם כשל זה, הוא לערוך את מבחן ה- SSNIP ביחס למחיר שהיה שורר בשוק ללא קיומו של המונופול.

4.2 תחום התעופה

4.2.1 נוסעים רגישי זמן ונוסעים רגישי מחיר

בתחום התעופה נהוג להבחין בין שתי קבוצות צרכנים: נוסעים רגישי זמן ונוסעים רגישי מחיר.

עבור נוסעים רגישי זמן, כגון אלה הנוסעים לשם עסקים, המעוניינים בראש בראשונה להגיע ליעד בזמן הקצר ביותר. מחד, נוסע רגישי הזמן אינו גמיש בזמני ההמראה או הנחיתה ומאידיך, הוא זקוק לגמישות בשינוי טיסותיו בהתראה קצרה. צרכנים אלו יהיו מוכנים לשלם מחירים גבוהים יותר עבור כרטיסי טיסה, תמורת היכולת לשנות בקלות את מועדי הטיסות.

נוסע רגישי מחיר יחפש את האלטרטיבה הזולה ביותר להגיע מנקודה לנקודה. מצד שני, הוא יהיה מוכן לזמני טיסה ארוכים יותר, יהיה מוכן לטוס בטיסות לא ישירות, וכן למגבלות שונות בתנאי הכרטיס כגון: חוסר יכולת לשנות את מועדי הטיסה, הארכת ההייה לזמני מינימום, ושהייה בסופי שבוע.

4.2.2 התאמת התנאים להעדפות הצרכנים באמצעות הגדרת מחלקות

חברות התעופה הסדירות מגדירות על גבי טיסה סדירה מחלקות שירות שונות כגון תיירות ועסקים. ככל שכרטיס הטיסה נושא פחות תנאים ומגבלות – מחירו מתייקר. צרכנים רגישי מחיר, יבחרו בכרטיסים שאינם מאפשרים גמישות, במחיר הנמוך משמעותית ממחיר הכרטיסים המאפשרים גמישות.

4.2.3 הגדרת השוק על פי מוצא יעד

בתחום התעופה יש להגדיר את השוק הגאוגרפי הרלבנטי על בסיס נקודת המוצא ונקודת היעד. הנוסע הממוצע, בין אם הוא נוסע לנופש או לצרכי עסקים, מעוניין להגיע ליעד ספציפי. בהינתן היעד המבוקש, נפרשות האפשרויות העומדות בפניו. טיסות שעשויות להיחשב כתחליף סביר, הן רק טיסות, ישירות או לא ישירות, סדירות או שכר, שמאותה נקודת מוצא לאותו יעד.

4.2.4 טיסות שאינן ישירות

ככלל, טיסה שאינה ישירה, לא תהווה תחליף לטיסה ישירה עבור נוסעים רגישי זמן. עבור טיסות ארוכות, קבעה הנציבות האירופית אמת מידה לתחליפיות. טיסה בלתי ישירה תחליפית לטיסה ישירה רק אם משך ההגעה אינו ארוך יותר ב- 150 דקות מאשר בטיסה הישירה.

¹⁴ Cellophane Fallacy. משמש באופן קבוע את הרשות להגבלים עסקיים, ומצוטט למשל בהכרזה על אורבונד כבעלת מונופולין בלוחות גבס.

4.3 השוק הרלבנטי – טיסות למומבאי

חוות דעת זו מתמקדת בציבור הנוסעים להודו לצרכי עסקים, שהינם רגישי זמן. אנשי העסקים מעדיפים לטוס ביום ראשון, על מנת לנצל יום זה – שהינו יום עבודה בישראל ויום מנוחה בהודו – לצורך הטיסה, ולחזור ביום חמישי, על מנת לשהות ביום המנוחה בישראל בקרב משפחתם בישראל.

4.3.1 סך הפעילות בין ישראל להודו

מאז שנות ה-90 חתמו ישראל והודו על שורה של הסכמים לשיתוף פעולה כלכלי. בשנת 2016 הסתכם היצוא להודו בלמעלה מ-1.1 מיליארד דולר, והיבוא בכ-800 מיליון דולר¹⁵. נתונים אלו מהווים גידול של למעלה מ-50% בהשוואה לנתונים מלפני עשור. חברות ישראליות רבות הקימו משרדים, מפעלי ייצור, ומרכזי מחקר ופיתוח בהודו. ביניהם ניתן למנות את "צ'ק פוינט", "אמדוקס", "נטפים", "טבע", "נס טכנולוגיות", "טאואר ג'ז" ורבות אחרות.

4.3.2 התעשייה הבטחונית

התעשיית הבטחונית בישראל ובהודו מקיימות קשרים הדוקים מזה שנים רבות, והודו מהווה כיום את הקניין הגדול ביותר של ציוד צבאי ישראלי. בדומה, ישראל היא השותפה הצבאית השנייה בגודלה מבחינת הודו. שיתוף הפעולה הביטחוני בין ישראל והודו נוגע למגוון אספקטים הכוללים פיתוח וסחר בטכנולוגיות מתקדמות, מחקר משותף, פעילות מודיעינית משולבת ועוד. חברות ישראליות כמו התעשייה האווירית, התעשייה הצבאית, ורפא"ל חתמו בשנים האחרונות על פרויקטי פיתוח רבים בהודו¹⁶.

אנשי העסקים מהתעשייה הבטחונית, מעבר להיותם רגישי זמן, גם רגישים לנתיב הטיסה, שכן נאסר עליהם לטוס מעל מדינות עוינות. הטיסה הישירה של אל על הינה הטיסה הרלבנטית היחידה עבורם.

4.3.3 מבחן ה-150 דקות

על פי מבחן ה-150 דקות, אף טיסה שאיננה ישירה יכולה להחשב כתחליף לטיסת אל על הנמשכת 8 שעות. על פי מבחן זה הגדרת השוק כוללת את טיסות אל על הישירות למומבאי בלבד, ואין ספק שאל על מהווה מונופול של 100%.

4.3.4 מבחן ה-SSNIP

מחיר טיסת אל על ישירה למומבאי לשבוע עבודה, כהגדרתו להלן, נע סביב 2,500 דולר, ומחיר טיסה לא ישירה באמצעות חברה זרה, לאותו פרק זמן, נע סביב 700 עד 1,000 דולר בלבד. על פי מבחן ה-SSNIP, יש לשאול, האם תוספת של 5% עד 10% למחיר טיסת אל על, תוביל נוסע רגיש זמן לשנות את החלטתו, ולטוס בטיסה לא ישירה. כלומר האם שינוי במחיר הכרטיס ממחיר תחרותי משוער של כ-1,200 דולר לכ-1,300 דולר לערך, תוביל אותו להחלטה, לטוס בטיסה שתארך כ-15 שעות במקום 8 שעות. המשמעות של החלטה זו תהיה אובדן של לפחות חצי יום עבודה בכל כיוון. בחלק מהמקרים ההחלטה היא של המעסיק, שאף הוא רגיש זמן בהקשר זה.

למיטב שיפוטי, טיסות לא ישירות למומבאי אינן מהוות מוצר תחליפי, עבור נוסעי אל על להודו רגישי זמן. זו גם עמדתה של הרשות להגבלים עסקיים, שבחנה את רמת התחליפיות גם ללא מגבלת ה-150 דקות וקבעה כי הטיסות הלא ישירות למומבאי, אינן בגדר תחליף לטיסה הישירה של אל על¹⁷.

השוק הרלבנטי אפוא, הוא נוסעי הטיסות הישירות מתל אביב למומבאי, בו אל על מחזיקה בנתח של 100%.

¹⁵ מכון היצוא- סקירה כלכלית על הודו מחודש אפריל 2017, פרק 5.3.

¹⁶ מכון היצוא- סקירה כלכלית על הודו מחודש אפריל 2017, פרק 5.5.1.

¹⁷ הכרזת הממונה לפי סעיף 26 (א) לחוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח-1988 שפורסמה ביום 27 באוקטובר 2005.

5. זיהוי מחיר מופרז

5.1 הגדרות

לצורך ניתוח המחיר המופרז, בחנתי את מחירי הטיסות הלוך ושוב, בחלוקה לשתי תקופות שהייה ביעד, כדלהלן:

- **שבוע מלא** – טיסה מיום ראשון ועד ליום ראשון שלאחריו¹⁸
- **שבוע עבודה** – טיסה מיום ראשון ועד ליום חמישי שבאותו שבוע¹⁹

ככלל, מחירי טיסות מושפעים במידה רבה ממשך הטיסה. כדי לנטרל שוני במחירי טיסות הנובע רק מאורכן, השתמשתי בפרמטר "**מחיר לשעת טיסה**". מחיר זה מוגדר כמחיר טיסה הלוך ושוב חלקי המשך הממוצע של טיסה הלוך והטיסה חזור.

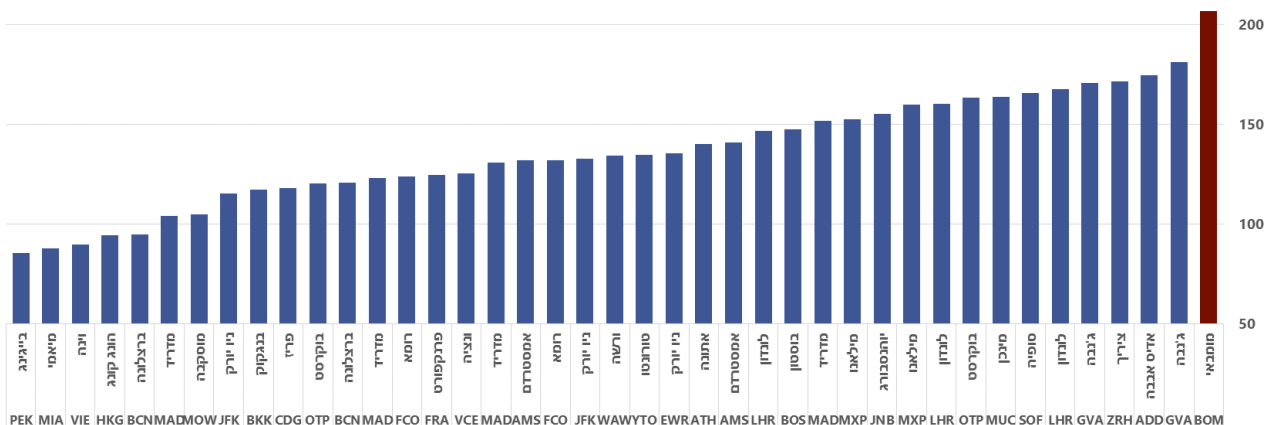
5.2 השוואת מחירי אל על לכל היעדים

ביצעתי השוואה של מחיר לשעת טיסה, עבור כל טיסות אל על הישירות שיוצאות ביום 7 בינואר 2018. עבור חלק מהיעדים ישנן כמה טיסות שיוצאות באותו היום במחירים שונים. הבדיקה נעשה תוך הפרדה לשהיית שבוע שלם ושהיית שבוע עבודה. ההשוואה בוצעה רק על מחלקת תיירים בסיסי.

5.2.1 שבוע שלם

בתאריך הנבדק, עבור שבוע שלם, היעד היקר ביותר, ובהפרש ניכר מהמקום השני הוא מומבאי. מחיר שעת טיסה למומבאי עומד על 207 דולר. לעומת טווח של 85 עד 180 דולר בכל יעדי אל על האחרים. מחיר שעת טיסה ממוצע לכל היעדים האחרים מלבד מומבאי הוא 135 דולר²⁰. מחיר שעת טיסה למומבאי גבוה ב- 53% מהמחיר הממוצע לשעת טיסה לכל שאר יעדי אל על.

טיסות אל על היוצאות ביום ראשון ה- 7 בינואר 2018, וחוזרות ביום ראשון ה- 14 בינואר 2018
דולר לשעת טיסה – ממוצע הלוך ושוב



לצורך שלמות הבדיקה, בחנתי גם טיסות בתאריכים אחרים, ובמחלקות אחרות. תוצאות הבדיקות המשלימות דומות לתוצאות הבדיקה הראשית, ומביאות לאותה מסקנה.

¹⁸ או המועד הקרוב ביותר הקיים, אם אין טיסה חזור ביום ראשון, כגון מוצ"ש או יום שני.

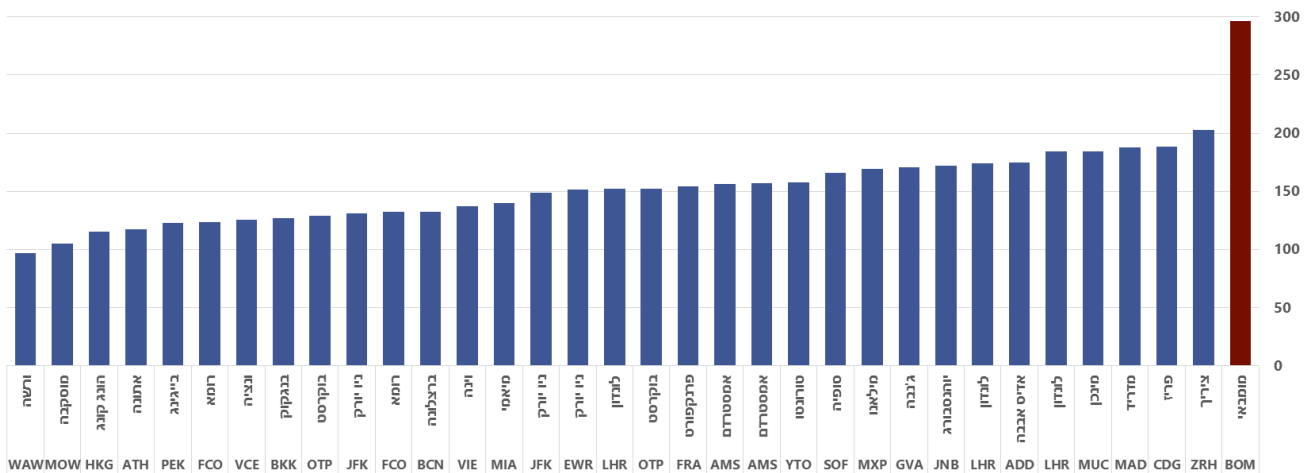
¹⁹ או המועד הקרוב ביותר הקיים, אם אין טיסה חזור ביום חמישי, כגון רביעי או שישי.

²⁰ הנתונים נאספו מאתר אל על בימים 20-21 בדצמבר 2017.

5.2.2 שבוע עבודה

עבור שבוע עבודה, היעד היקר ביותר הוא מומבאי, ואף בפער גדול יותר. מחיר שעת טיסה למומבאי עמד על 296 דולר לעומת טווח של 97 דולר לשעת טיסה לורשה עד 203 דולר לשעת טיסה לציריך. מחיר שעת טיסה ממוצע לכל היעדים האחרים מלבד מומבאי הוא 150 דולר. מחיר שעת טיסה למומבאי גבוה ב- 98% מהמחיר הממוצע לשעת טיסה לכל שאר יעדי אל על.

טיסות אל על היוצאות ביום ראשון ה- 7 בינואר 2018, וחוזרות ביום חמישי ה- 11 בינואר 2018 דולר לשעת טיסה – ממוצע הלוך ושוב



5.2.3 השוואה על פי אורך הטיסה

מרבית יעדי אל על הינם במרחק של 2 עד 5 שעות טיסה. חלק אחר של היעדים, מעבר לים הינו בטווח של 9 עד 13 שעות טיסה. המרחק למומבאי של 8 שעות הוא מרחק חריג.

בהשוואת מחירי טיסות לשבוע עבודה, נמצא כי המחיר למומבאי בסך של כ- 2,400 דולר, גבוה באופן ניכר גם מהמחיר הממוצע לטיסות הקצרות המסתכם בכ- 650 דולר, וגם מהמחיר הממוצע לטיסות הארוכות המסתכם בכ- 1,600 דולר. בבדיקת המחיר לשעת טיסה, נמצא כי הפער גדול יותר. מחיר שעת טיסה למומבאי גבוה ב- 94% מהמחיר הממוצע בטיסות קצרות, וגבוה ב- 110% מהמחיר הממוצע בטיסות הארוכות. לצורך המחשה טיסה לניו יורק באותו יום עולה 1,500 דולר ל- 11:30 שעות, טיסה לבייג'ין עולה 1,300 דולר ל- 10:30 שעות, והטיסה למומבאי שנמשכת רק כ- 8:00 שעות עולה כאמור 2,400 דולר.

ממוצע מחיר טיסה ומחיר לשעת טיסה בטיסות אל על דולר לשעת טיסה – ממוצע הלוך ושוב

יעד	שעות טיסה בממוצע לצד	שבוע עבודה		שבוע מלא	
		מחיר הלוך ושוב	מחיר לשעת טיסה	מחיר הלוך ושוב	מחיר לשעת טיסה
טיסות קצרות	2 עד 5	653	153	599	140
טיסות ארוכות	9 עד 13	1,583	141	1,355	121
מומבאי	08:02	2,385	297	1,665	207

העובדה כי מחירי הטיסות למומבאי גבוהים בכ- 100% מממוצע מחירי הטיסות לכל שאר יעדי אל על, מהווה אינדיקציה מובהקת לקיומו של מחיר מופרז.

5.3 השינוי במחיר לפי זיהוי עקומת הביקוש

5.3.1 הדגמה

בעת הזמנה באתר אל על, מתגלה התנהגות חריגה של הקפצת מחירים בהתאם לבחירת התאריך. כאשר הלקוח מבקש לטוס ביום ראשון ולשוב במוצאי שבת, המחיר המצוטט עבור טיסת ההלוך הינו 650 דולר, ועבור טיסת החזר הינו 870 דולר. המזמין יכול לראות על גבי המסך, שאם תשתנה בחירתו בתאריך החזרה, ממוצאי שבת, ליום חמישי, המחיר לטיסת החזר יעלה ל- 1,190 דולר. (מסומן בתרשים בעיגול אדום)

מה שהוא לא יכול לצפות, זה שברגע הלחיצה על תאריך חזר ביום חמישי - משתנה גם מחירה של הטיסה הלוך. מחיר הטיסה הלוך קופץ מ- 650 דולר ל- 1,195 דולר. (מסומן בתרשים בעיגול זהוב)

הדגמה להקפצת מחיר הטיסה הלוך – על פי בחירת מועד החזרה

הקדמת החזרה ליום חמישי

מחיר הלוך: \$1,195

מחיר חזר: \$1,190

בחירת חזרה במוצאי שבת

מחיר הלוך: \$650

מחיר חזר: \$870

Tel Aviv Yafso to Mumbai		Mumbai to Tel Aviv Yafso		Passengers:	Change Date	
Depart: Sunday, January 21		Return: Thursday, January 25		1		
Outbound flight Tel Aviv Yafso → Mumbai						
Sunday	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday
Jan 14	Jan 15	Jan 16	Jan 17	Jan 18	Jan 19	Jan 20
\$1,195.81	\$1,395.81	-	\$1,195.81	-	\$475.81	-
Jan 21	Jan 22	Jan 23	Jan 24	Jan 25	Jan 26	Jan 27
\$1,195.81	\$1,195.81	-	\$1,195.81	-	-	-
Jan 28	Jan 29	Jan 30	Jan 31	Feb 01	Feb 02	Feb 03
-	-	-	-	-	-	-

Tel Aviv Yafso to Mumbai		Mumbai to Tel Aviv Yafso		Passengers:	Change Date	
Depart: Sunday, January 21		Return: Saturday, January 27		1		
Outbound flight Tel Aviv Yafso → Mumbai						
Sunday	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday
Jan 14	Jan 15	Jan 16	Jan 17	Jan 18	Jan 19	Jan 20
\$1,195.81	\$1,395.81	-	\$1,195.81	-	\$475.81	-
Jan 21	Jan 22	Jan 23	Jan 24	Jan 25	Jan 26	Jan 27
\$650.81	\$475.81	-	\$425.81	-	\$403.81	-
Jan 28	Jan 29	Jan 30	Jan 31	Feb 01	Feb 02	Feb 03
-	-	-	-	-	-	-

Mumbai → Tel Aviv Yafso		Mumbai → Tel Aviv Yafso		Passengers:	Change Date	
Return: Thursday, January 25		Return: Thursday, January 25		1		
Inbound flight Mumbai → Tel Aviv Yafso						
Sunday	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday
Jan 21	Jan 22	Jan 23	Jan 24	Jan 25	Jan 26	Jan 27
-	\$1,189.13	\$1,189.13	-	\$1,189.13	-	\$869.13
Jan 28	Jan 29	Jan 30	Jan 31	Feb 01	Feb 02	Feb 03
-	\$419.13	\$544.13	-	\$644.13	-	\$869.13

Mumbai → Tel Aviv Yafso		Mumbai → Tel Aviv Yafso		Passengers:	Change Date	
Return: Saturday, January 27		Return: Saturday, January 27		1		
Inbound flight Mumbai → Tel Aviv Yafso						
Sunday	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday
Jan 21	Jan 22	Jan 23	Jan 24	Jan 25	Jan 26	Jan 27
-	\$1,189.13	\$1,189.13	-	\$1,189.13	-	\$869.13
Jan 28	Jan 29	Jan 30	Jan 31	Feb 01	Feb 02	Feb 03
-	\$419.13	\$544.13	-	\$644.13	-	\$869.13

ההמחשה לעיל נעשתה עבור התאריך 21 בינואר 2018, אך אותה התנהגות נצפתה כמעט בכל שבוע אחר. **בנספח א'** לחוות דעת זו, מופיעה דוגמה נוספת, מחודש פברואר 2018, שם הפער גבוה אף יותר.

לא יכולה להיות שום הצדקה לקפיצה זו במחיר, מלבד העובדה שאל על מזהה, על פי התאריכים הנבחרים, שהלקוח הינו איש עסקים רגיש זמן, שיהיה מוכן לשלם מחיר רב עבור חזרה לארץ ביום חמישי במקום במוצאי שבת. **הקפיצה במחיר איננה נובעת משיקולי עלות, אלא מהערכתה של אל על, שבתאריך זה, הביקוש של הצרכן קשיח יותר.**

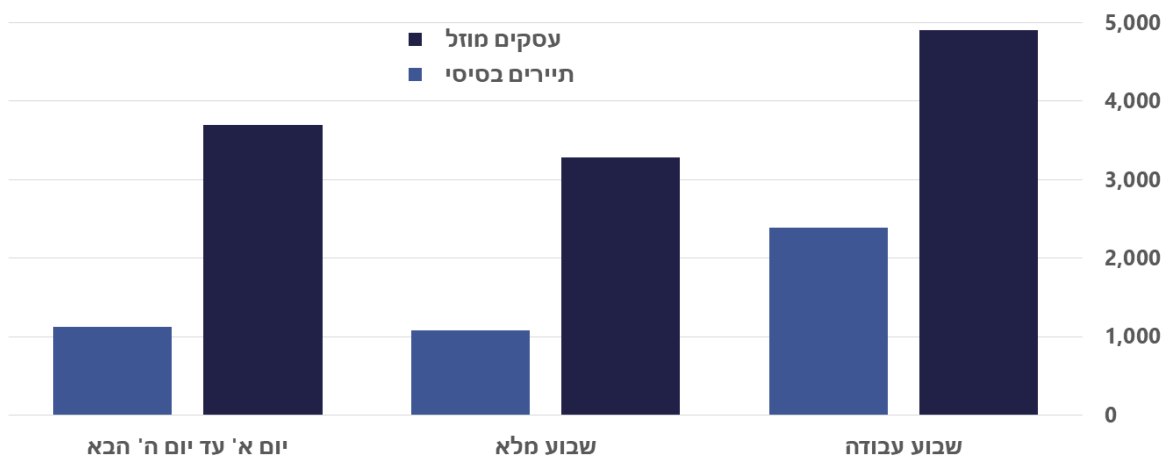
התנהגות לא שיגרתיית זו, מהווה אינדיקציה מובהקת לגבי ניצול כוחה של אל על לרעה, וניסיון לסחוט את עקומת הביקוש של הצרכן על פי מאפייניו, על ידי גביית מחיר מופרז.

5.3.2 סיכום לפי מחלקות

עבור הנוסעים במחלקת תיירים, כאשר ההזמנה משתנה משבוע עבודה לשבוע מלא, יורד המחיר הממוצע מ- 2,385 דולר לכ- 1,080 דולר. תוצאות אלה התקבלו בבדיקת כל המחירים בתקופה ינואר 2018 עד יוני 2018.

התנהגות דומה, ואף מוגזמת יותר, מתקיימת במחירי מחלקת העסקים של אל על. מחיר ממוצע של טיסה במחלקת "עסקים מוזל" למומבאי עומד על לא פחות מ- 4,905 דולר (!) כאשר הנוסע מוכן להאריך את שהייתו עד אל מעבר לסוף השבוע, צונח המחיר ל- 3,289 דולר "בלבד". אולם, אם יבקש להשאר שבוע עבודה נוסף בהודו ולחזור ביום חמישי שלאחר מכן, המחיר שוב עולה ל- 3,694 דולר.

מחירי טיסות אל על למומבאי, על פי מחלקה, ועל פי משך שהייה בדולר



התנהגות זו של מערכת התמחיר, מוגדרת כסחיטת עקומת הביקוש של הצרכן על ידי המונופול על פי מאפייניו. אל על "מבררת" את העדפות הצרכן על פי תאריכי הטיסה המבוקשת. אם היא מזהה שמדובר בצרכן רגיש מחיר, היא מספקת לו מחיר נמוך יחסית לעצמה. אולם אם היא מזהה שמדובר בצרכן רגיש זמן, היא מקפיצה את המחיר עבור אותו שירות, ועבור אותה עלות עבור אל על, בכ- 1,200 עד 1,600 דולר. כפי שאראה בפרק הבא, גם המחיר ה"זול יחסית ביחס לעצמה" הינו מחיר גבוה ביחס למדגם חברות בינלאומיות.

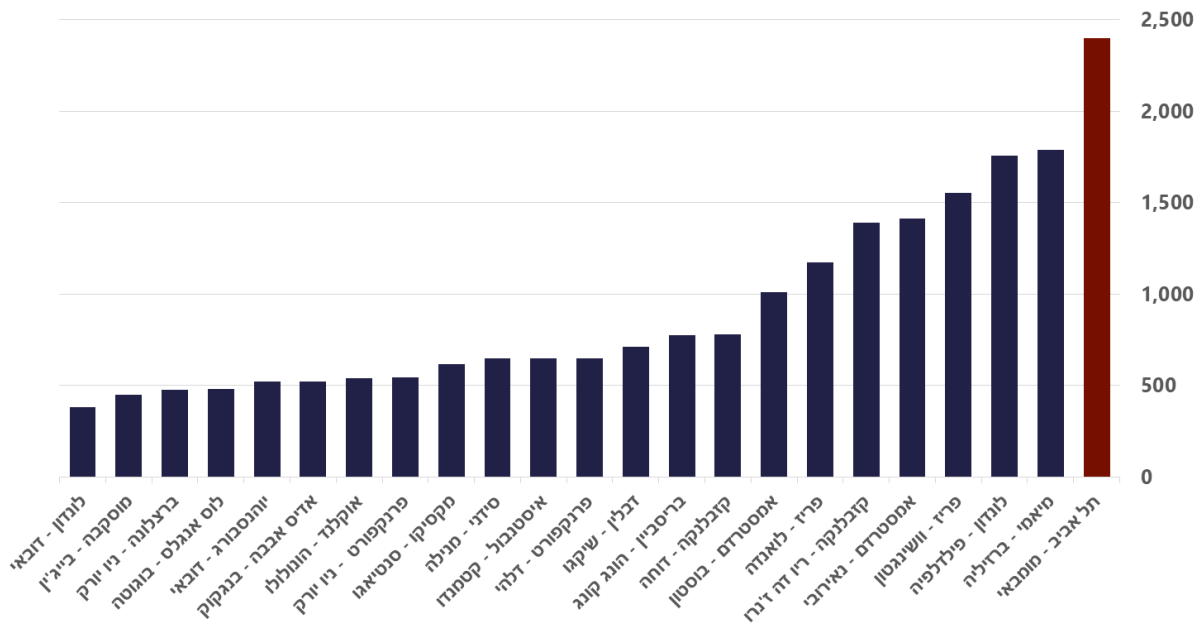
על סמך השוואה זו, ניתן לקבוע מפורשות, שאל על גובה מהצרכנים רגישי הזמן, מחיר מופרז, וכי גובה הפרזה המינימאלי הינו 1,200 דולר.

5.4 השוואה בינלאומית

5.4.1 טיסות הנמשכות כ- 8 שעות

משך הטיסה בין תל אביב למומבאי בטיסת אל על הינו 8 שעות. בהשוואת מחירי טיסה של מדגם טיסות האורכות כ- 8 שעות, ומופעלות על ידי חברות תעופה אחרות בין מדינות ביבשות שונות בעולם²¹, במחלקת תיירים, לשבוע עבודה, ובאותם תאריכים, נמצא כי המחיר של טיסת אל על למומבאי, הינו הגבוה ביותר ובפער ניכר ממחירי הטיסות המבוצעות על ידי החברות האחרות, וגבוה בשיעור של 181% ממוצע המדגם.

מחיר טיסת אל על למומבאי, מול מחירי טיסות בינלאומיות הנמשכות סביב 8 שעות
דולר



העובדה שמחיר טיסה באל על למומבאי גבוה ממחירי טיסה של מגוון טיסות האורכות כ- 8 שעות בחברות בינלאומיות שונות ובין יעדים שונים, מהווה אינדיקציה מובהקת לגבי קיומו של מחיר מופרז בטיסות אל על לנוסעים העסקיים רגישי הזמן.

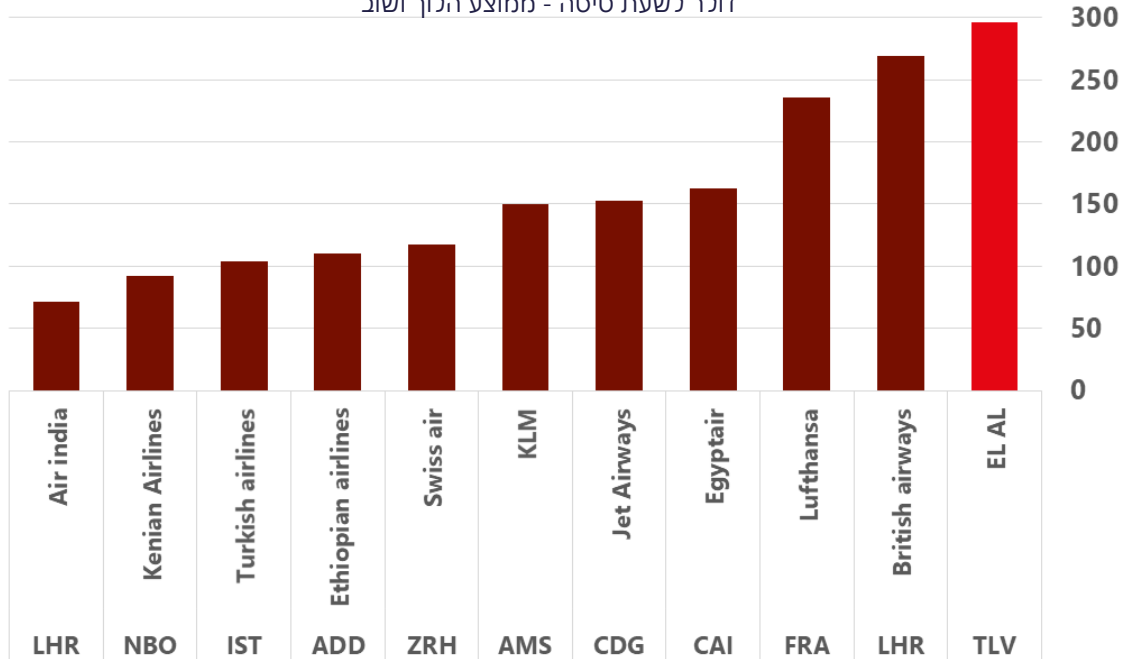
²¹ המדגם נערך במתודולוגיה אחידה, באמצעות אתר Skyscanner, ביום 15 בינואר, 2018: נבחר המחיר הנמוך ביותר עבור טיסות ישירות בחברות תעופה סדירות, הלך - חזר בתאריכים 18.2.2018 - 22.2.2018. המדגם כלל טיסות בין-יבשתיות, ממגוון יעדים. היעדים נבחרו כך שמשך הטיסה הממוצע הלך ושוב נע סביב 8 שעות, ובפרט בין 7:23 (לונדון-דובאי) ל- 9:08 (קזבלנקה ריו דה ז'נירו). נבחרו טיסות ממגוון אפשרות לטיסה בין יבשתית לרבות: אירופה - אסיה, אירופה - צפון אמריקה, אפריקה - אסיה, צפון אמריקה - דרום אמריקה, אוקיאניה - אמריקה, אירופה - אפריקה, אפריקה - דרום אמריקה.

5.4.2 טיסות עם חברות אחרות למומבאי

בהשוואת מחיר לשעת טיסה של מדגם חברות תעופה בינלאומיות הטסות למומבאי, בטיסה של בין 6 ל-10 שעות, במחלקת תיירים, עולה כי המחיר לשעת טיסה של אל על, הינו הגבוה ביותר ועומד על 296 דולר לשעת טיסה. כלומר, לא ניתן להסביר את המחיר הגבוה – בזהותו של היעד.

מחירי שעת טיסה למומבאי במדגם חברות תעופה לשבוע עבודה

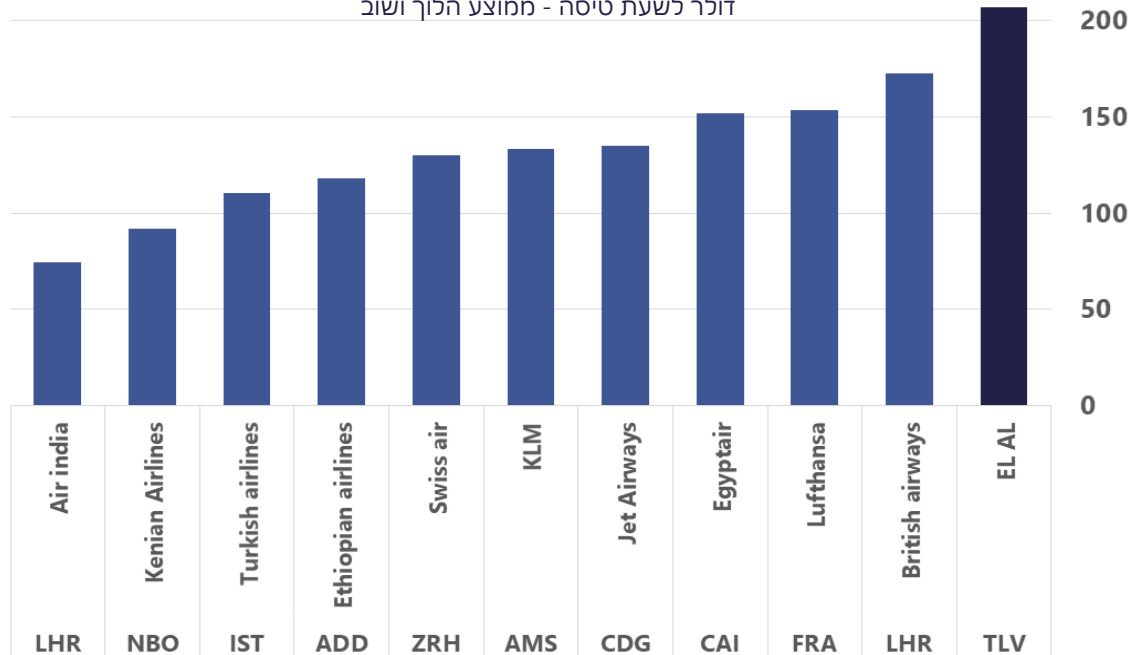
דולר לשעת טיסה - ממוצע הלך ושוב



ממצא זה התקבל, הן עבור שבוע מלא, והן עבור שבוע עבודה.

מחירי שעת טיסה למומבאי במדגם חברות תעופה לשבוע מלא

דולר לשעת טיסה - ממוצע הלך ושוב



6. אומדן הנזק

לצורך אומדן הנזק, התבססתי על הנתונים המפורטים לאורך כל החוות הדעת, וכן על מספר הנחות יסוד. ניתן יהיה לחשב את הנזק באופן מדויק יותר אילו אל על תספק נתוני אמת, שיחליפו חלק מהנחות היסוד.

מחיר מופרז לכרטיס בודד במחלקת תיירים

ניתן להעריך את המחיר ההוגן לכרטיס בודד, על ידי הכפלה של 8 שעות במחיר לשעת טיסה ממוצע באל על, ללא מומבאי, העומד על 135 דולר לשבוע מלא, ועל 150 דולר לשבוע עבודה. המחיר ההוגן לטיסה למומבאי הינו בין 1,080 ל-1,200 דולר. בעוד שהמחיר בפועל לשבוע עבודה הינו 2,385 דולר. ההפרזה במחיר לכרטיס בודד הינה לכל הפחות 1,185 דולר.

הערכה זו הינה שמרנית, ומתחשבת רק בנתוני הנוסעים במחלקת "תיירים בסיסי". ההפרזה במחלקת תיירים יכולה להגיע אף לכ- 1,500 דולר, ראה נספח א' לעבודה.

לעומת זאת, במחלקת "תיירים גמיש" נגבה מחיר גבוה יותר המגיע לכ- 2,585 דולר. עבור מחלקת עסקים, המחיר מגיע לכ- 5,000 דולר בגרסה "עסקים מוזל" וכ- 5,700 דולר בגירסת "עסקים גמיש". הפער המיוחס להפרזה במחלקות עסקים, גבוה יותר מההפרזה במחלקת תיירים, ונאמד בכ- 1,600 דולר לכל הפחות. מטעמי שמרנות, ומטעמי פשטות, בחרתי בסכום הפרזה אחיד של 1,200 דולר לכל המחלקות.

מספר הנוסעים להודו

על פי דוחות רשות שדות התעופה בישראל, מספר הנוסעים בטיסות ישירות להודו הלך ושוב עם אל על, עלה מכ- 49 אלפי נוסעים בשנת 2011 לכ- 61 אלפי נוסעים בשנת 2016. בשנת 2017 הסתכמו הנוסעים בכ- 58 אלף.

מחירי הטיסות לאורך זמן

התחשיב להלן מבוסס על מדגמים רחבים שנעשו עבור נתוני 2018. כפי שנמסר לי, על ידי עורך הדין אלעד אופיר, וכן על ידי התובע הייצוגי מר ירון קוריאט, התוצאה שמתקבלת עבור שנת 2018, משקפת בצורה נאמנה את המצב ששרר בשנים הקודמות. כמו כן הסתמכתי על מספר נתונים על טיסות משנת 2016²², לפיהן מחירי אל על נותרו בשנים אלו ללא שינוי. בנוסף, בהחלטת הממונה משנת 2009 מצויין כי רמות המחירים ושיעורי הרווחיות של אל על בקו מומבאי נמצאו גבוהים באופן ניכר ביחס לקווים אחרים בעלי מאפיינים דומים אשר לא התקיים בהם הסדר כובל דומה. הנחתי כי ניתן להשתמש בנתוני 2018, כדי להעריך את הפערים במחירים משנת 2009 עד שנת 2017.

שיעור הנוסעים ששילמו את המחיר הגבוה

אני מעריך את שיעור הנוסעים ששילמו את המחיר הגבוה בכ- 30%. הערכה זו מתבססת על העובדה שאל על מקיימת 4 טיסות שבועיות למומבאי. כפי שנמסר לי על ידי התובע הייצוגי, טיסות אל על בימי ראשון מלאות באנשי עסקים, והתפוסה בהן קרובה ל- 100%. ניתן להעריך כי רוב מוחלט של הטיסים ביום ראשון, משלמים את המחירים הגבוהים. כמו כן, לעיתים, גם בטיסות באמצע השבוע קיימים מחירים גבוהים של כ- 2,400 דולר. כך שלהערכת, בין 25% ל- 35% מכלל הנוסעים, משתייכים לקבוצה המשלמת את המחירים הגבוהים. הערכת הנזק חושבה עבור 30% מכלל הנוסעים וכוללת בדיקת רגישות של משתנה זה בטווח של 25% עד 35%. ככל שיתקבלו מאל על נתוני האמת, ניתן יהיה לחשב את הנזק באופן מדויק יותר.

²² ראה פרק 7. מקורות, להלן.

סיכום ותוצאות

להערכת, הנזק לצרכן, כתוצאה ממדיניות אל על, המנצלת את כוחה לרעה, וגובה מחירים מופרזים בקו מומבאי, נאמד לכל הפחות ב- 270 מיליוני שקלים.

סיכום אומדן הנזק

אלפי נוסעים, מיליוני דולר, מיליוני שקלים

סה"כ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
393	48.1	55.2	54.0	55.1	60.5	61.3	58.5	סך הנוסעים בקו מומבאי
196	24.1	27.6	27.0	27.5	30.3	30.6	29.2	נוסעים למומבאי עם אל על הלוך חזור ²³
59	7.2	8.3	8.1	8.3	9.1	9.2	8.8	מספר משלמי המחיר המופרז
71	8.7	9.9	9.7	9.9	10.9	11.0	10.5	הפרזה במיליוני דולר
262	31.0	38.3	35.1	35.5	42.3	42.3	37.5	הפרזה במיליוני ש"ח
272	34.3	40.9	36.8	36.4	43.2	43.2	37.5	סך הנזק בתוספת ריבית והצמדה

מבחן רגישות

הנזק המוערך של כ- 270 מיליוני שקלים, עשוי להשתנות בטווח של כ- 250 עד 300 מיליוני שקלים, כפונקציה של שינויים בהנחות היסוד העיקריות.

אומדן הנזק – רגישות לשיעור הנוסעים המשלמים, ולהפרזה במחיר כרטיס בדולרים מיליוני שקלים

ההפרזה במחיר בדולרים						שיעור הנוסעים המשלמים מחיר מופרז
1,300	1,250	1,200	1,150	1,100		
246	236	227	218	208	25%	
275	265	254	244	233	28%	
295	284	272	261	250	30%	
315	303	291	278	266	32%	
344	331	318	305	291	35%	

בברכה, ובכבוד רב
סלע קולקר

²³ נוסעים שקגו כרטיסי טיסה הלוך- חזור

7. מקורות

- 1 אתר האינטרנט של חברת אל על <https://www.elal.com> - המנוע לחיפוש טיסות לביצוע הזמנות
- 2 אתרי האינטרנט של חברות תעופה זרות : לופטהנזה, בריטיש איירווייז, KLM, איג'פט איירליינס, אתיופין איירליינס, דלתא, איבריה וכו'
- 3 אתר האינטרנט לחיפוש טיסות : <https://www.skyscanner.net>
- 4 אתר האינטרנט של הרשות להגבלים עסקיים <http://www.antitrust.gov.il>
- 5 רשות ההגבלים העסקיים, גילוי דעת 1/2014, " האיסור על גביית מחיר מופרז על ידי בעל מונופולין".
- 6 רשות ההגבלים העסקיים, גילוי דעת 1/2017, " שיקולי הממונה על הגבלים עסקיים באכיפת האיסור על מחיר בלתי הוגן גבוה".
- 7 הכרזה לפי סעיף 26א' על אל על כבעלת מונופולין בהובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשווקי תעופה ליעדים יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ובומביי.
- 8 החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים בעסקיים בדבר אי מתן פטור מאישור הסדר כוכל בין אל על נתיבי אויר לישראל לבין Air India.
- 9 חוק ההגבלים העסקיים, תשמ"ח -1988, באתר Nevo.co.il.
- 10 כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר), תשס"ט -2008.
- 11 אתר האינטרנט של רשות שדות התעופה www.iaa.gov.il
- 12 דוח חודשי ומצטבר של תנועת נוסעים לחודש דצמבר 2017
- 13 דוחות שנתיים של תנועת נוסעים לשנים 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016.
- 14 אתר האינטרנט של הבורסה לניירות ערך - www.maya.tase.co.il
- 15 אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ- דוח תקופתי לשנת 2016
- 16 אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ- דוחות רבעוניים: מרץ 2017, יוני 2017 וספטמבר 2017.
- 17 אתר האינטרנט של מכון הייצוא: <http://www.export.gov.il/heb/Countries/Asia/India>
- 18 סקירה כלכלית 2017 על הודו של מכון הייצוא מחודש אפריל 2017
- 19 נתונים שנאספו על טיסות משנים קודמות:

חברות אחרות	אל על	אל על	תאריכים
עצירה אחת- להודו \$	ישיר לנוי יורק \$	ישיר להודו \$	
673	1,653	2,591	12/6/2016-16/6/2016
536	1,603	2,391	19/6/2016-23/6/2016
815	1,180	2,791	9/6/2016-29/6/2016
700	1,148	2,491	19/6/2016-30/6/2016
949	1,603	2,391	26/6/2016-30/6/2016

8. אודות המומחה הכלכלי

סלע קולקר



בעל ניסיון של למעלה מ-15 שנים בייעוץ כלכלי ופיננסי, ביצוע הערכות שווי, וכתיבת חוות דעת כלכליות, מתוכם כ-10 שנים בתפקידים בכירים. בעל תואר שני **MBA** במנהל עסקים מאוניברסיטת תל אביב, עם התמחות במימון ותואר ראשון **BA** בכלכלה וניהול מאוניברסיטת תל אביב.

שימש כשותף בפירמת ראיית החשבון בייקר טילי, הקים וניהל את חברת הייעוץ "בייקר טילי פיננסים". בייקר טילי הינה אחת מ-8 הפירמות הגדולות בישראל ואחת מ-8 הפירמות הגדולות בעולם. בשנים אלו, חברת הדירוג BDI הגדירה את בייקר טילי כפירמת ראיית החשבון הצומחת ביותר בישראל.

החל משנת 2014 משמש כיועץ לחברות ציבוריות ופרטיות בתחומים של ליווי תהליכים עסקיים, כתיבה של חוות דעת כלכליות וחוות דעת מומחה לבית משפט, ביצוע הערכות שווי, לרבות הערכות שווי אופציות תוך שימוש במודלים כגון מודל בלק אנד שולס, מודל מרטון, מודל OPM, המודל הבינומי, וסימולציית מונטה קרלו.

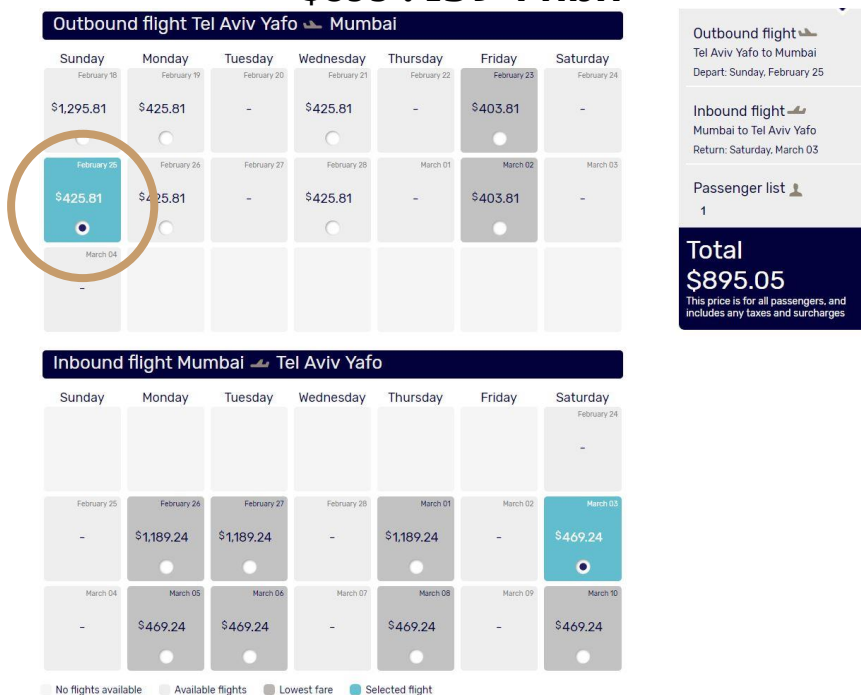
ניסיונו כולל גם כתיבה של חוות דעת מומחה כלכלי לבתי משפט בתחומים של חדלות פרעון, הגבלים עסקיים, ותביעות ייצוגיות. ייעוץ בנושא שכר ותגמול, לרבות קביעת מדיניות תגמול, עריכת מדגמי השוואה לקביעת נורמטיבות של שכר בכירים, עבור חברות ציבוריות רבות. שימש כמומחה כלכלי וכיועץ כלכלי עבור חברות רבות כגון: לאומי קארד, פלאזה סנטרס, התעשייה האווירית, ההתאחדות לכדורגל, איי די בי, נצבא, מפעלי מגנזיום ים המלח מקבוצת כיל, קבוצת סבן, אמפא מליבו, ברנמילר אנרגיה, גלעם, פאנדר קרנות נאמנות, מעיין ונצ'רס, גפן ביומד, ביוקנסל, בנק מרכנתיל, ועוד.

לסלע התמחות ספציפית בתחום של הגבלים עסקיים, הפעלת כח שוק, וכתיבת חוות דעת לבית משפט העוסקות בזיהוי מחיר מופרז. בין השאר, כתב חוות דעת מומחה כלכלי אשר צורפו לתביעות ייצוגיות בתחום המחיר המופרז כנגד קוקה-קולה, שטראוס, יוניליבר, אסם ומטרנה. מלבד חוות הדעת שהוגשו, ניסיונו של סלע כולל בדיקה כללית של שאלת המחיר המופרז בשווקים ומוצרים רבים נוספים.

נספח א'

הדמיה לתאריך 26 בפברואר 2018. המחיר לטיסה מראשון עד מוצאי שבת הוא 895 דולר. לכאורה המחיר הלוך הוא 425 דולר, והמחיר המוצע חזור ביום חמישי במקום בשבת הוא 1,190 דולר, כלומר סה"כ 1,615 דולר. אולם, ברגע שנוסע בוחר לחזור ביום חמישי, המחיר הלוך משתנה ל- 1,195 דולר, וסך הכל המחיר קופץ מ 895 דולר ל- 2,385 דולר, קפיצה של 166% עבור אותו שירות בדיוק.

המחיר לפני: \$895



המחיר אחרי: \$2,385

