



Sela Kolker
יועצים פיננסיים

חוות דעת מומחה כלכלי

לבחינת האפשרות כי חברת

ארקיע

ניצלה לרעה את כוחה כמונופול
בהפעלת קווי תעופה פנימיים לאילת
כדי לגבות מן הצרכנים מחיר מופרז

18 ביולי 2018

חוות דעת מומחה כלכלי

ניצול לרעה של מעמד מונופוליסטי בהפעלת טיסות פנים ארציות לאילת
וגביית מחיר מופרז על ידי **ארקיע קווי תעופה ישראליים 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, לבחון האם ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ (להלן: "**החברה**" או "**ארקיע**") ניצלה לרעה את כוחה כמונופול בטיסות פנים ארציות לאילת וגבתה מהנוסעים הטסים לאילת מחיר מופרז. במידה וכן – להעריך 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:



סלע קולקר

18/7/2018

תאריך

תוכן העניינים

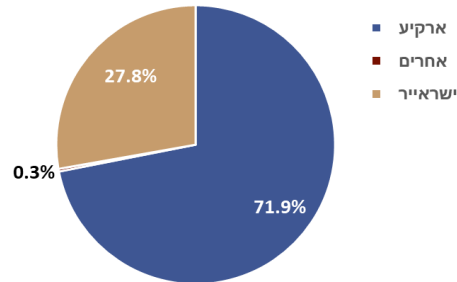
4.....	1. תקציר מנהלים	
4.....	ארקיע	1.1
4.....	מחירי טיסות ארקיע	1.2
4.....	הפליית מחיר בין ישראלים לתיירים	1.3
5.....	גובה ההפרזה המינימאלי	1.4
5.....	בנצ'מרק למחיר הוגן	1.5
6.....	אומדן הנזק	1.6
7.....	2. רקע לחוות הדעת	
7.....	מטרות חוות הדעת	2.1
8.....	רקע משפטי	2.2
9.....	זיהוי מונופול	2.3
9.....	זיהוי מחיר מופרז	2.4
10.....	3. שוק הטיסות לאילת	
10.....	גודל השוק	3.1
10.....	אי תחרות בקו אילת	3.2
13.....	מתחרים בינלאומיים	3.3
14.....	נתחי שוק	3.4
16.....	4. ארקיע כמונופול	
16.....	המבחנים להכרזה על מונופול	4.1
17.....	5. מבחנים לקיומו של מחיר מופרז	
17.....	מחירי ארקיע	5.1
18.....	הפליית מחיר בין ישראלים לתיירים	5.2
24.....	בנצ'מרק למחיר הוגן	5.3
26.....	טיסות Low Cost לעובדה	5.4
27.....	השוואת המחיר לעלות	5.5
28.....	6. אומדן הנזק	
29.....	7. אודות המומחה הכלכלי	

1. תקציר מנהלים

1.1 ארקיע

ארקיע הינה חברת התעופה הפנים ארצית הגדולה בישראל, המחזיקה בכ- 72% משוק טיסות הפנים ארציות בישראל. מתוך 1.4 מיליון נוסעים הטסים מדי שנה בין מרכז הארץ ואילת בשני הכיוונים, ארקיע מטיסה כ- 1 מיליון. מלבד ארקיע, פועלת בשוק זה חברה אחת בלבד: ישראייר, ויחד הן מהוות כ-30 השנים האחרונות דואפול השולט בכל השוק.

תנועת נוסעים לאילת וממנה בשנת 2017



בין השנים 2010 - 2013 גם חברת אל על הפעילה טיסות לאילת. בתקופה זו חלה ירידה במחירי הטיסות לאילת, אולם מאז הפסקת הטיסות של אל על בקו אילת, חזרו המחירים לרמתם הגבוהה ביותר בכל הזמנים.

1.2 מחירי טיסות ארקיע

מחיר הטיסה של ארקיע לאילת, נע בין 86 שקלים ל- 366 שקלים לכיוון אחד. באמצע השבוע, המחיר משתנה בטווח רחב, אולם בסופי שבוע, ובפרט, כאשר הטיסה יוצאת משדה דב ולא מנתב"ג, ארקיע נוקבת במחיר אחיד של 366 שקלים לכיוון. כרבע מטיסות ארקיע לאילת הינן במחיר זה.

1.3 הפליית מחיר בין ישראלים לתיירים

ניתן לרכוש, את אותו כרטיס טיסה בדיוק, באמצעות אתרי אינטרנט בינלאומיים, שקהל היעד שלהם הוא תיירים מחו"ל. גם הישראלי, יכול כמובן להיכנס לאתרים אלה, ולהזמין כרטיס טיסה מתל אביב לאילת, במטוס ארקיע, אולם, האדם הסביר מניח, שהמחיר באתרים אלה, יהיה גבוה יותר, בשל עמלות תיווך.

ואכן, הנחה זו, היא בדרך כלל נכונה. למשל, באתר SkyScanner שהינו אתר בעל מנוע החיפוש הפופולארי ביותר להשוואת מחירי טיסות, נמצא כי, עבור כל מחיר של ארקיע, המחיר ב- Sky Scanner גבוה יותר בשיעור של כ- 20%, ובאופן עקבי. בסוף השבוע, כאשר המחיר באתר ארקיע הוא אחיד, ועומד על 209 דולר, היה מצופה שבאתר SkyScanner מחירו של כרטיס זה יעמוד על 209 דולר בתוספת העמלה הכלכלית המתבקשת של 20% ובסך הכל כ- 250 דולר.

אולם, למרבה הפלא, אין זה כך. המחיר לתייר בסופשבוע, עבור אותה טיסה בדיוק, הינו 168 דולר בלבד, שהם 41 דולר פחות ממה שנדרש לשלם הישראלי ישירות לארקיע.

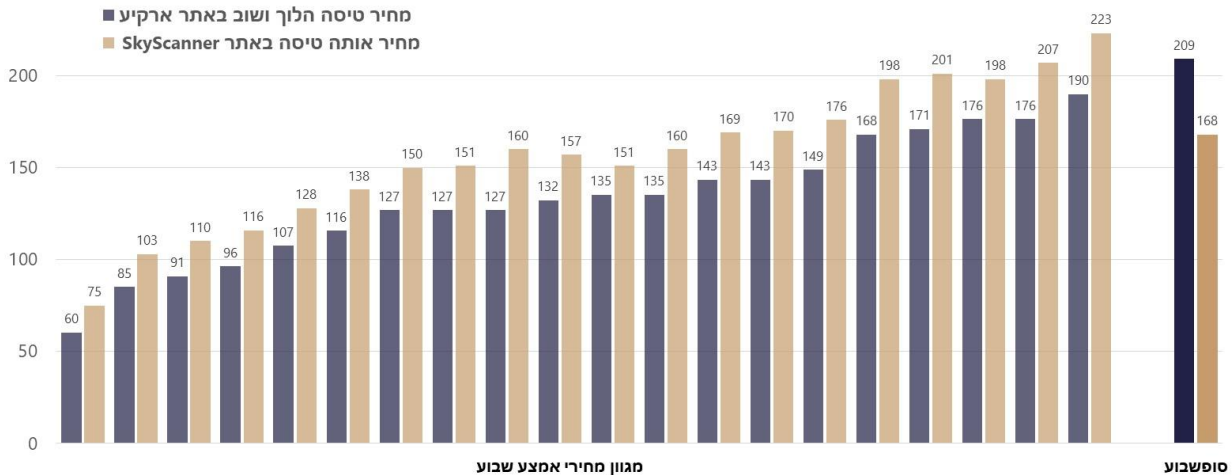
בהנחה, שהאתרים המתווכים, אינם מוותרים על עמלתם בשיעור 20%, גם עבור טיסות סוף השבוע, כאשר התייר רוכש את הכרטיס ב- 168 דולר דרך אותם אתרים, החברה המתווכת מעבירה, לארקיע את הסכום של 140 דולר, באותו זמן עבור אותו מושב, הנוסע הישראלי נאלץ לשלם לארקיע 209 דולר.

1.4 גובה ההפרזה המינימאלי

המחיר שארקיע גובה באמצעות אתרי האינטרנט הבינלאומיים בסך של 140 דולר לטיסה בסוף שבוע, מהווה אינדיקציה לכך, שזהו מחיר רווחי עבורה. מכירה של אותו שירות בדיוק, לקהל הישראלי בלבד, ישירות מאתר ארקיע, במחיר 209 דולר, מהווה הפרזה במחיר של כ- 70 דולר, המהווים תוספת לא הוגנת של כ- 50%.

SkyScanner מחירי טיסות באתר ארקיע לעומת

בדולרים, הלוך חזור

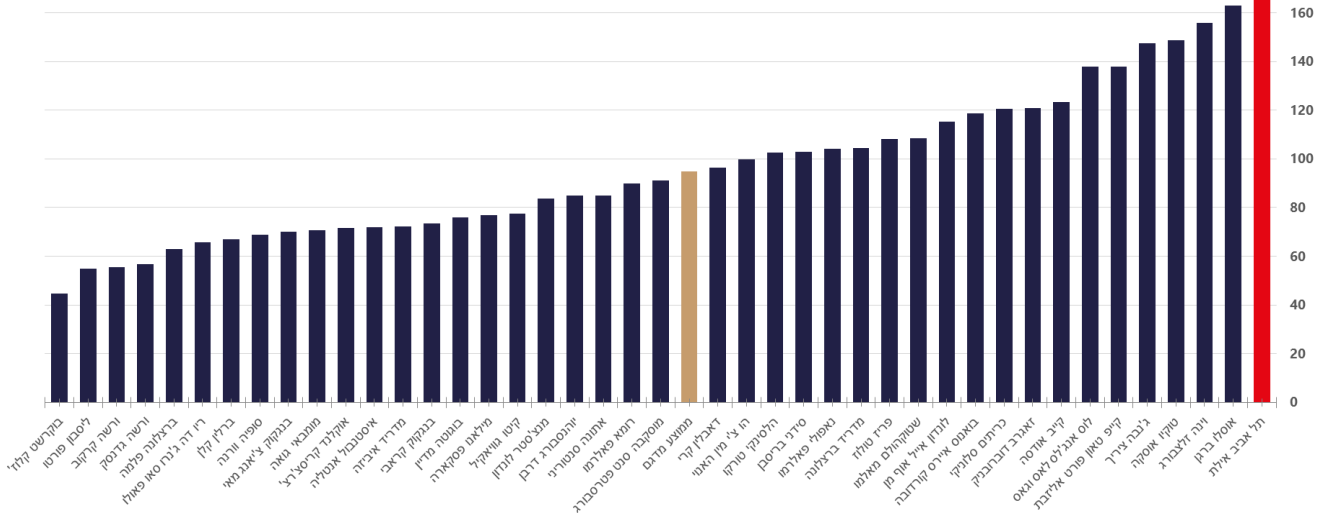


1.5 בנצי'מרק למחיר הוגן

בהשוואת מחירי ארקיע למחירי מדגם טיסות פנים ברחבי העולם, בסופי שבוע, הנמשכות כשעה, נמצא כי מחיר טיסת ארקיע לאילת, הינו הגבוה ביותר מבין כל הטיסות. מחיר הטיסה הממוצע לאילת בסוף השבוע באתר Skyscanner הינו 168 דולרים לעומת ממוצע המדגם העומד על 95 דולרים בלבד, הלוך ושוב.

מדגם מחירי טיסות פנים בינלאומיות הנמשכות כשעה

דולרים



המחיר שארקיע מציעה לתייר מחו"ל של 168 דולר, הוא הגבוה ביותר במדגם. ההפרזה במחירי ארקיע היא אף גבוהה יותר. הנוסע הישראלי משלם בסופי שבוע 200 דולר ומעלה, עבור טיסת הלוך ושוב לאילת, הנמשכת כ- 35 עד 55 דקות. להערכתנו השוואה זו מהווה אינדיקציה מובהקת לכך, שמחירי ארקיע לאילת הם מופרזים.

1.6 אומדן הנזק

על פי מדגם ההשוואה הבינלאומי, המחיר הממוצע לטיסת סוף שבוע הנמשכת כשעה אחת הינו 95 דולרים הלוך ושוב. ממוצע המדגם, בניטרול עמלת התיווך, עשוי לשמש בנצ'מרק למחיר הוגן לטיסת פנים בת פחות משעה. מחיר זה עומד על כ- 79 דולר הלוך ושוב, שהם כ- 140 שקלים לכיוון אחד.

המחיר של ארקיע לנוסע הישראלי לאילת בסוף השבוע גבוה פי 2.6 ממחיר זה.

לצורך חישוב אומדן הנזק השתמשתי במרווח ביטחון של 20%. להערכתי המחיר המירבי לכיוון אחד, שאיננו מופרז נאמד בכ- 170 שקלים. לעומת זאת, רב הטיסות של ארקיע לאילת לכיוון אחד, נמכרות במחירים של 222 שקלים, 251 שקלים, ובעיקר 366 שקלים.

להערכתי, הנזק לצרכן, כתוצאה ממדיניות ארקיע, המנצלת את כוחה לרעה, וגובה מחירים מופרזים בקו תל אביב אילת, נאמד בכ- 96 מיליוני שקלים בשנה, שהם כ- 672 מיליוני שקלים ב- 7 השנים האחרונות.

בברכה ובכבוד רב,

סלע קולקר

2. רקע לחוות הדעת

2.1 מטרת חוות הדעת

נתבקשתי על ידי עוה"ד דוד מזרחי, לבחון האם ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ (להלן: "ארקיע" או "החברה") ניצלה לרעה את מעמדה כמונופול בשוק הפעלת טיסות פנים, ממרכז הארץ לאילת (להלן: "קו אילת"), וגבתה מחיר מופרז מן הנוסעים עבור כרטיסי טיסה בקו זה.

מטרת חוות דעת זו הינן:

1. לבחון האם לארקיע יש מעמד מונופוליסטי בשוק הטיסות בקו אילת.
2. האם ארקיע ניצלה לרעה את מעמדה זה, כדי לגבות מחיר מופרז מהנוסעים לאילת.
3. לאמוד את היקף הנזק שנגרם לצרכנים כתוצאה מאותה מדיניות נצלנית לכאורה, ב- 7 השנים האחרונות.

לצורך ביצוע חישוב מדויק של מידת הנזק, נדרשים נתונים אודות מבנה העלויות בפועל של השירות שניתן על ידי ארקיע. מידע זה קיים ברשותה של החברה, אולם איננו מידע גלוי ולא נמסר לי. כדי לאמוד את הנזק, השתמשתי במספר הנחות יסוד, המבוססות על מידע המפורט לאורך חוות הדעת, וכן על מיטב ניסיוני כמומחה כלכלי. יחד עם זאת, ככל שיתקבלו נתוני אמת מארקיע אודות מבנה העלויות בפועל, ניתן יהיה לעדכן את האומדן, ולשפר את רמת הדיוק של גובה הנזק.

2.2 רקע משפטי

2.2.1 חוק ההגבלים העסקיים

חוק ההגבלים העסקיים (להלן: "חוק ההגבלים"), אוסר על חברה המהווה מונופול בשוק מסוים, 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 שיעודה 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 ייראה 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 (להלן: "הממונה") באותה עת, עוה"ד דיוויד גילה, גילוי דעת 1/14, המפרש את החוק כך, שיש לראות באיסור על קביעת מחיר לא הוגן, גם כאיסור על גביית מחיר מופרז. בגילוי הדעת בדבר האיסור על גביית מחיר מופרז על ידי בעל מונופול¹, מפרט עוה"ד גילה את המבחנים לקיומו של מחיר מופרז, וקובע כי גביית 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 רשות ההגבלים - דוח שנתי 2014

בגילוי דעת 1/14 לא מצויין, האם יש לבחון את הפער בין עלות הייצור למחיר, ביחס לעלות? או ביחס למחיר? אולם, בדוח הרשות לשנת 2014 ניתן מענה לחוסר זה, ומצויין במפורש כי הגנת נמל מבטחים, תעמוד לבעל מונופולין כאשר הפער בין מחיר המוצר לעלות ייצורו, שמחושב על-פי ההנחיות בגילוי הדעת, אינו עולה על 20% מעלות הייצור². כלומר בהנחה שעלות הייצור הינה 100, הגנת נמל מבטחים תעמוד, כאשר המחיר הינו מתחת ל-120, באופן שמשקף רווח תפעולי חשבונאי של 16.6%, מהמכירות.

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.

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

² רשות ההגבלים העסקיים, דוח שנתי לשנת 2014, עמוד 32.

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

2.3 זיהוי מונופול

על פי סעיף 26 לחוק ההגבלים העסקיים, חברה המרכזת יותר ממחצית מכלל המוצרים בענף - יש להכריז עליה כבעלת מונופולין. כדי לבחון קיומו של מונופולין יש להגדיר את השוק הרלבנטי לבחינה. השוק הרלבנטי מוגדר על ידי קבוצת המוצרים או השירותים הקטנה ביותר, באזור גאוגרפי נתון, שביחס אליה תגובת הצרכנים מאפשרת הפעלת כוח שוק.

אם חברה מוכרת למעלה מ- 50% מהמוצרים או השירותים בענף שהוגדר, היא תוכרז כמונופול, ויחולו עליה סעיפי החוק, וביניהם האיסור לגבות מחיר בלתי הוגן. אופייה של ההכרזה הינו הצהרתי ואין בהיעדרה של הכרזה כדי לגרוע במאומה מהחובות המוטלות על בעל המונופולין⁴. כך גם לעמדת הרשות. אם מבחינה עובדתית חברה היא בעלת מעל ל- 50% מהשוק, אז החוקים המיוחדים שחלים על מונופול - חלים גם עליה, אף אם היא לא הוכרזה ככזו.

2.4 זיהוי מחיר מופרז

2.4.1 המבחנים המקובלים

עפ"י הספרות המקצועית בתחום ההגבלים העסקיים, פסיקת בתי משפט בישראל, וכן על פי עמדת הרשות ניתן לזהות מחיר מופרז על ידי המבחנים הבאים:

1. בחינת הפער בין מחיר המוצר לעלות הייצור שלו.
2. ניתוח שיעור הרווחיות לחברה המוכרת, ביחס לרווחיות המקובלת בענף.
3. השוואת מחיר המוצר למחירו:
 - א. בשווקים אחרים
 - ב. בתקופות אחרות
 - ג. למחירי מוצרים מתחרים זהים או דומים.

בגילוי דעת האחרון מטעם הרשות, גילוי דעת 1/17, חזרה הממונה על רשימת מבחנים אלו.

2.4.2 פסק דין נאור נגד תנובה

בפסק דין נאור נגד תנובה⁵, השופטת שטמר, בוחנת מספר גישות ומבחנים לזיהוי מחיר מופרז, ולסיכום דבריה, קובעת כבוד השופטת, כי כאשר ניתן לבחון את השוואת מחירו של מוצר אל מול מוצר אחר, דומה בתכונותיו, באותו שוק, מחירים של מוצרים דומים אצל אותו יצרן, וכדומה, התשובה על מבחנים אלה "תביא ישירות למענה על השאלה המרכזית: האם בעל המונופולין גבה מחיר גבוה ממחירו של המוצר בתנאי תחרות". (עמוד 16 לפסק הדין).

⁴ זוח שנתי לשנת 2017, רשות ההגבלים העסקיים.

⁵ ת"צ 46010-07-11 נאור נ' תנובה - מרכז שיתופי לשיווק תוצרת חקלאית בישראל בע"מ ואח'

3. שוק הטיסות לאילת

3.1 גודל השוק

בישראל פועלות שלוש חברות תעופה: ארקיע, ישראייר ואל על. שוק הטיסות לאילת נאמד בכ- 350 מיליוני שקלים בשנה, ומספר הנוסעים הטסים לאילת הלוך ושוב בטיסות פנים, נאמד בכ- 1.4 מיליוני נוסעים בשנת 2017.

משנת 2013, רק ארקיע וישראייר מפעילות טיסות פנים ארציות מתל אביב לאילת. הטיסות מתל אביב יוצאות בתדירות של כ- 20 טיסות ביום בממוצע, משני שדות תעופה: **שדה דב**, ו- **נתב"ג**. עד שנת 2016, הפעילו ארקיע וישראייר טיסות לאילת גם מחיפה, בימי ראשון וחמישי.

3.2 אי תחרות בקו אילת

3.2.1 אילתה 1949

עם כיבוש אום רשרש במרץ 1949, הדרך היבשתית הארוכה והמעבר הקשה והמסוכן חייבו הקמת קשר אווירי לאילת. לצורך מטרה זו, הוחלט על ידי דוד רמז, שר התחבורה דאז, להקים חברת תעופה פנים ארצית, בסיועה של חברת אל על שהוקמה חודשים ספורים קודם לכן. מכיוון שהייעוד היחידי של החברה היה קיום הקשר עם אילת, נקראה החברה "**אילתה**". בדצמבר 1950 שינתה אילתה את שמה ל "**ארקיע**". מאז, ובמשך 40 שנה ארקיע הייתה החברה היחידה שהפעילה טיסות פנים לאילת.

כיום, ארקיע הינה חברת התעופה הפנים ארצית הגדולה בישראל וחברת התעופה הבינלאומית הישראלית השנייה בגודלה. משנת 2006 החברה מוחזקת ב- 70% על ידי חברת "ג'ורדאש ישראל" שבבעלות האחים נקש. יתרת המניות בשיעור של 30% מוחזקת בידי עובדי ארקיע. החברה מטיסה מדי שנה כמיליון נוסעים מתל אביב הלוך ושוב, ובנוסף, מפעילה טיסות למגוון יעדים באירופה כגון: לונדון, מילאנו, רומא, אמסטרדם, ברצלונה, אוסלו, ליסבון, אנטליה, בודפשט, בלגרד, דבלין, זנזיבר, סיישל, טביליסי, כרתים, וקפריסין.

3.2.2 ישראייר 1989

ישראייר תעופה בע"מ (להלן: "**ישראייר**") היא חברת התעופה השלישית בגודלה בישראל. ישראייר מעסיקה כ- 350 עובדים, ומוחזקת בבעלות מלאה על ידי **אי.די.בי פתוח**. בשנת 1989 החלה ישראייר להפעיל טיסות לאילת, בנוסף לארקיע, ושתי החברות היו לדואופול השולט ב- 100% מהשוק.

ישראייר מטיסה כ- 0.5 מיליון נוסעים בשנה מתל אביב הלוך ושוב, בעיקר מנמל התעופה שדה דב. בנוסף, ישראייר מפעילה טיסות ליעדים שונים באירופה, ובעבר הפעילה קו טיסות בינלאומי סדיר לנמל התעופה הבינלאומי ג'ון פ. קנדי בניו יורק.

3.2.3 אל על 2010

אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ (להלן: "**אל על**") הינה חברת התעופה הגדולה בישראל. אל על נוסדה בשנת 1948 ונחשבת לחברת התעופה הלאומית של ישראל. במשך שנים אל על הייתה חברה בבעלות ממשלתית עד שבשנת 2005 הופרטה. אל על הינה חברה ציבורית, הנמצאת בשליטת חברת **כנפיים** שבבעלותם של האחים ישראל ודדי בורוביץ'.

אל על מחזיקה בבעלות מלאה בחברת **סאן דור** שעיקר פעילותה היא הפעלת טיסות שכר ליעדים בחו"ל. בשנת 2017 חתמה אל על על הסכם רכישת חברת **ישראייר** מידי **אי.די.בי פיתוח**, והתכוונה למזג את **ישראייר** עם **סאן דור**. הממונה על ההגבלים לא אישר את בקשת המיזוג, והעסקה בוטלה.

אל על מפעילה טיסות סדירות במטוסי נוסעים ל- 34 יעדים ישירים בכל היבשות למעט אוסטרליה ואמריקה הלטינית ורוב יעדיה נמצאים באירופה. בין השנים 2010 – 2013 הפעילה אל על טיסות פנים מנתב"ג לאילת, ובכך הגדילה את מספר המתחרים בשוק טיסות הפנים לאילת משניים לשלושה.

בחודש אוגוסט 2010 החלה אל על להפעיל טיסות פנים לאילת. אל על הפעילה טיסות מנתב"ג בלבד ולא משדה דב, והוגבלה על ידי משרד התחבורה לשתי טיסות יומיות, ובהמשך ל-3 טיסות יומיות. כניסת אל על כשחקן חדש בשוק, הגבירה את התחרות והביאה לירידת מחירים חדה בתקופת ההשקה.

לפני כניסתה של אל על, מחירי ארקיע המירביים לאילת עמדו על כ- 360 שקלים לכיוון ומחירי ישראייר עמדו על כ- 288 שקלים. אל על הודיעה כי מחירי הטיסות שלה ינועו בין 99 שקלים ל- 200 שקלים. המחיר המירבי של אל על היווה הוזלה של כ- 45% ביחס למחיר המירבי של ארקיע. בתגובה, ארקיע הודיעה על הורדת מחירים לרמות של בין 49 שקלים ל-119 שקלים.

3.2.4 אוליגופול 2010 - 2013

כניסתה של אל על הביאה לגידול של 25% במספר הטסים לאילת, וכן לירידה במחיר הממוצע של כרטיסי הטיסה. אולם, המחיר המירבי של כל אחד משלושת המתחרים, טיפס בהדרגה בחזרה לרמות של 360 עד 380 שקלים, וכ- 430 שקלים לטיסות מחיפה. אל על כבשה נתח שוק של כ- 15%, ונתח השוק של ארקיע נשאר ברמות של 55% עד 60%. לכל אורך התקופה, ארקיע וישראייר נשארו המתחרות היחידות בהפעלת הטיסות לאילת מחיפה ומשדה דב, שמחירן גבוה יותר ממחירי הטיסות מנתב"ג.

3.2.5 חזרה לדואופול 2013

בחודש נובמבר 2013, הודיעה אל על על הפסקת הטיסות לאילת. לאחר יציאתה של אל על, חזרו המחירים של ארקיע וישראייר למחיריהם הקודמים, ואף עלו מעבר להם. המחיר המירבי של ארקיע ביולי 2018 הינו 377 שקלים.

3.2.6 מיזוג אל על – ישראייר 2017

בשנת 2017 חתמה אל על על הסכם רכישת חברת ישראייר מידי אי.די.בי פיתוח, והתכוונה למזג אותה עם חברת הבת של אל על – סאן דור. בחודש ינואר 2018 פרסם הממונה את התנגדותו למיזוג ואת נימוקיו. בין הנימוקים העיקריים עמד החשש שהמיזוג ימנע מאל על להוות מתחרה שלישי באופן שיגביר את התחרות. להלן עיקרי הנימוקים⁶:

קיומו של דואופול

ארקיע וישראייר הן חברות התעופה היחידות המפעילות כיום טיסות סדירות מהמרכז לאילת. בשנים האחרונות הובילה ארקיע כ 65% עד 70% מהנוסעים בטיסות הסדירות לאילת, והיתר טסו בטיסות ישראיר. היקף התנועה בטיסות לאילת וממנה בשנים האחרונות עומד על כ- 1.4 מיליון נוסעים לשנה. רבבות רבות של נוסעים, עליהם נמנים תושבי אילת התלויים בעורק תחבורה חיוני זה, וכן תיירים ישראלים זרים, שבויים בידיו של דואופול.

שוק ריכוזי וחסמי כניסה

שוק טיסות הפנים בישראל הוא ריכוזי מאוד, ומאופיין בחסמי כניסה תמירים, ובלתי צליחים עבור כלל חברות התעופה, למעט חברה בודדת: **אל על**. אל על היא מתחרה פוטנציאלית בשוק כמובנו של מונח זה בדיני ההגבלים העסקיים.

⁶ מקור: נימוקי התנגדות למיזוג בין סאן-דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ וישראייר תעופה ותיירות בע"מ, אורי שוורץ, הממונה על ההגבלים העסקיים (בפועל) מיום 28 בינואר 2018.

הוכח בעבר שתחרות מצד אל על הובילה לירידה במחירים

אל על הפעילה טיסות לאילת בין השנים 2010 ו-2013, באופן שהגדיל את עודף הצרכן. לתחילת פעילותה של אל על באילת קדמו הליכי רישוי מול משרד התחבורה, שנעתר לבקשת אל על לפעול בקו, אך הגביל את פעילותה בהיקף הפעלת הטיסות לאילת וזאת במטרה להגן על ארקיע וישראייר, שבאותה עת התמקדו בעיקר בהפעלת טיסות פנים ארציות. לא רק אל על יצאה נשכרת מהפעילות שלה בקו על אף המגבלות שהוטלו עליה. גם ציבור הצרכנים נהנה מגידול ניכר בתדירויות ומירידת מחירים. מנגד, ישראייר וארקיע שנחשפו לתחרות התלוננו וניסו להצר את צעדיה של אל על בשוק, בין היתר על ידי הגשת עתירות לבג"ץ.

זחיקת ארקיע

לארקיע באופן עקבי ולאורך זמן שליטה בתחום טיסות פנים ארציות לאילת. אל על היא המתחרה הפוטנציאלית היחידה של ארקיע וישראייר בהפעלת טיסות לאילת. המיזוג מונע כל אפשרות ליצירה של תחרות בין אל על לישראייר בקו התעופה נתב"ג-אילת, והלכה למעשה מקבע את הדואופול בטיסות לאילת בעתיד הנראה לעין. נוכח חסמי הכניסה התמירים, המיזוג היה מבשר שינוי מבני, שתוצאתו הסרה מוחלטת של האפשרות לכניסה עצמאית של מתחרה נוסף לקו נתב"ג-אילת, וזאת גם מעבר לעתיד הנראה לעין.

בחודש מאי 2018 בקשת המיזוג נדחתה.

3.3 מתחרים בינלאומיים

3.3.1 שמיים פתוחים

עד להסכם שמיים פתוחים, האפשרות של חברות אירופאיות לטוס לישראל וממנה, היה כפוף להגבלות המעוגנות בהסכמים בליטרליים של ישראל עם כל אחת מהמדינות. החל משנת 2006, קידמה ממשלת ישראל, משא ומתן לפתיחת שוק התעופה עם כל מדינות האיחוד האירופי, לפתיחת התחרות בפני כל החברות.

בשל התנגדות חברות התעופה הישראליות, והפעלת לחצים על ממשלת ישראל לא לחתום על ההסכם, בטענה שתהיה תחרות לא הוגנת מצד החברות האירופאיות, נמשך המשא ומתן למעלה מ- 7 שנים. בחודש אפריל 2013 אישרה ממשלת ישראל את הסכם "שמיים פתוחים", שנחתם ביוני 2013 בין ישראל לבין האיחוד האירופי. ההסכם גרם לשביתות בחברות התעופה הישראליות.

ההסכם הביא לכניסה של חברות Low-Cost רבות לשוק כמו ויז-אייר (Wizz Air) ריינאייר (RyanAir), בלואייר (BlueAir) בנוסף לחברת איזי ג'ט (Easy Jet) שנכנסה לשוק הישראלי כבר בשנת 2009 על בסיס הסכמי תעופה בילטרליים. המהלך הביא להוזלה משמעותית של מחירי הטיסות בין ישראל ואירופה, הגדלה של מספר הנוסעים ומספר היעדים.

3.3.2 נוהל אילת

בשנת 2015 משרד התיירות העניק סבסוד של 45 יורו לכל תייר המגיע לאילת בחודשי החורף במהלך שזכה לכינוי "נוהל אילת". צעד זה נועד לעודד את הפעילות התעופתית הבינלאומית ולהגדיל את מספר התיירים מחו"ל. בחודש ספטמבר 2016, בהמשך לנוהל אילת, אישרה הממשלה להעניק פטור מאגרת תעופה, לכל הטיסות הממריאות והנוחתות בשדה התעופה עובדה ובהמשך גם בשדה התעופה רמון.

3.3.3 טיסות Low Cost ישירות לעובדה

השילוב של שמיים פתוחים, נוהל אילת, והפטור מאגרה, הביאו בשנים האחרונות להתפתחות שוק של טיסות חסך (Low Cost) ישירות מאירופה לעובדה. במהלך השנתיים האחרונות נפח הטיסות הבינלאומיות לאזור אילת צמח פי 4, ומגמת הגידול צפויה להמשיך בשנת 2018. שנת 2017 הסתיימה עם 210 אלפי נוסעים בטיסות בינלאומיות לעובדה, ולמעלה מ- 1,600 תנועות מטוסים, המהווים גידול של 63% ביחס לשנת 2016.

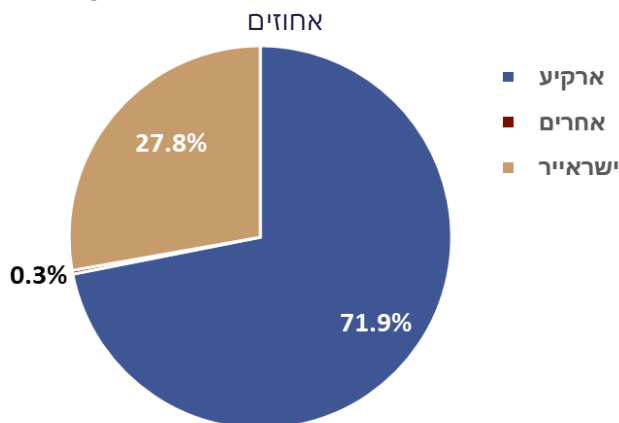
החל מה-1 בספטמבר 2017 נוחתות כ- 40 עד 50 טיסות שבועיות מאירופה באילת, מתוכן 17 מרוסיה, 12 מפולין, ו- 10 מגרמניה, במחירים הנעים בטווח של כ- 40 עד 100 יורו הלוך ושוב. מחיר זה כולל סבסוד של ממשלת ישראל בסך של 45 עד 60 יורו לתייר, כמפורט בהמשך.

3.4 נתחי שוק

3.4.1 תנועת נוסעים

מספר הנוסעים לאילת הלוך ושוב בשנת 2017 הסתכם בכ- 1.4 מיליוני נוסעים, מתוכם ארקיע הטיסה כ- 1.01 מיליוני נוסעים המהווים 72% מהשוק, ויחד עם ישראייר הם הטיסו 99.7% מהנוסעים לאילת וממנה. כ- 4,500 נוסעים המהווים 0.3% מכלל הנוסעים, טסו בטיסות פרטיות.

תנועת נוסעים לאילת וממנה בשנת 2017 בחלוקה לחברות תעופה



3.4.2 תנועת מטוסים

מספר הטיסות לאילת הלוך ושוב בשנת 2017 הסתכם בכ- 18.2 אלפי טיסות, מתוכם ארקיע הטיסה כ- 9.7 אלפי טיסות המהווים כ- 53% מסך הטיסות. בשנת 2017 ארקיע ביחד עם ישראייר הטיסו כ- 82% מהטיסות לאילת וממנה. כ- 3,300 טיסות המהוות כ- 18% מכלל הטיסות, הינן טיסות פרטיות.

תנועת נוסעים ומטוסים לאילת בשנת 2017

אלפי נוסעים, אלפי טיסות

ממוצע נוסעים בטיסה	שיעור טיסות	מספר טיסות	שיעור נוסעים	כמות נוסעים	חברת תעופה
104	53%	9.7	72%	1,009	ארקיע
74	29%	5.2	28%	390	ישראייר
1.3	18%	3.3	0%	4	אחרים
	100%	18.2	100%	1,404	סה"כ

3.4.3 התפתחות השוק משנת 2007

נתח השוק הממוצע של ארקיע במהלך השנים 2009 עד 2017 היה כ- 63%, כאשר באף שנה, נתח זה לא ירד מתחת לכ- 55%. בשנת 2017 נתח השוק של ארקיע אף עלה לכ- 72%.

נתח שוק נוסעים לאילת 2007 - 2017

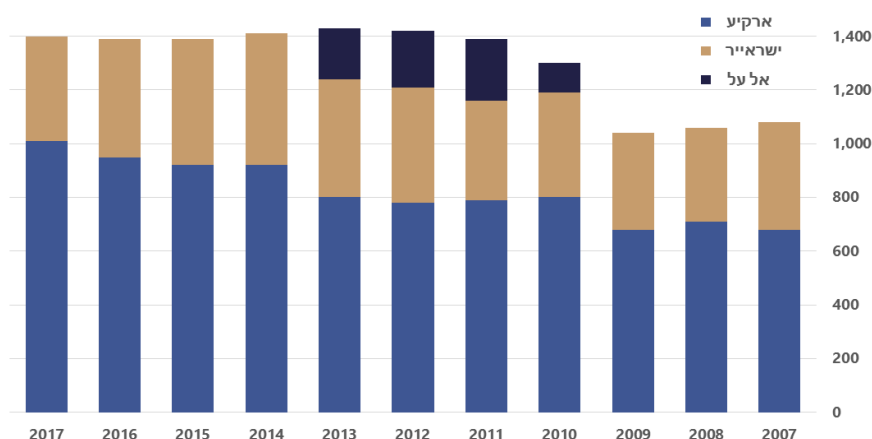
אחוזים

2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	חברת תעופה
72%	68%	66%	65%	56%	55%	57%	62%	65%	67%	63%	ארקיע
28%	32%	34%	35%	31%	30%	27%	30%	35%	33%	37%	ישראייר
0%	0%	0%	0%	13%	15%	17%	8%	0%	0%	0%	אל על

עד כניסת אל על בשנת 2010, מספר הנוסעים בשנה עמד על כ- 1.1 מיליון, מתוכם שני שלישי טסו בארקיע והיתר בישראייר. כניסת אל על בשנת 2010 הביאה לגידול כולל במספר הנוסעים של כ- 30% לכ- 1.4 מיליון בשנת 2013. נתח השוק של אל על נשאר ברמה של כ- 15%.

נוסעים לאילת וממנה על פי חברת תעופה 2007 - 2017

אלפי נוסעים



לאחר שאל על הפסיקה את טיסותיה לאילת, מספר הנוסעים נשאר ברמה של 1.4 מיליון ולא חזר לרמתו ערב כניסת אל על. מספר הנוסעים בארקיע עלה לכמיליון נוסעים בשנת 2017 וכ- 225 אלפי נוסעים ברבעון ראשון של שנת 2018.

3.4.4 צי המטוסים

לארקיע צי מטוסים שנע סביב 8 מטוסים, ותוכניות הרחבה משמעותיות. עד שנת 2016 הטיסות לאילת התבצעו בעיקר על ידי 5 מטוסי ATR בעלי 72 מושבים. בשנת 2017 הוציא ארקיע את אחרון מטוסי ה- ATR מהצי שלה. נכון לקיץ 2018 הטיסות לאילת מתבצעות בעיקר באמצעות 5 מטוסי אמבראייר, מדגמי 190 ו-195, בעלי 110 עד 123 מושבים. בנוסף, לחברה שני מטוסי בואינג בעלי כ- 270 מושבים. בחודשים הקרובים יצטרפו לצי 2 מטוסי איירבוס מדגם 321 ו- 330, שיחליפו את אחד ממטוסי בואינג, בטיסות ליעדי אירופה, ובטיסות פנים.

צי מטוסים ארקיע וישראייר בשנים 2017 - 2018

מטוסים

ישראייר קיץ 2018	ארקיע			מהלך 2017	מושבים	דגם	מטוס
	סוף 2018	קיץ 2018	סוף 2017				
2				1	72	ATR 72	ATR
	2	2	3	3	110	E190	אמבראייר
	3	3	3	2	123	E195	אמבראייר
		1	1	1	265	B757	בואינג
	1	1	1	1	284	B767	בואינג
3					174	AB 320	איירבוס
	1				220	AB 321	איירבוס
	1				354	AB 330	איירבוס
5	8	7	8	8			סה"כ

רוב הפעילות בקו אילת מתבצעת על ידי המטוסים הקטנים ATR ואמבראייר. בקטגוריה זו לארקיע יש 5 עד 6 מטוסים לעומת 2 בלבד לישראייר. מטוסי הסילון הגדולים, בואינג ואיירבוס משמשים את שתי החברות בעיקר לטיסות בינלאומיות, ובנוסף, גם לטיסות מנתב"ג לאילת. גם בקטגוריה זו, לארקיע כמות מושבים גבוהה משל ישראייר.

4. ארקיע כמונופול

4.1 המבחנים להכרזה על מונופול

4.1.1 חוק ההגבלים העסקיים

על פי סעיף 26 לחוק ההגבלים העסקיים, בעל מונופולין הוא אדם, או חברה, המרכז יותר ממחצית מכלל אספקת המוצרים בענף, ועל הממונה להכריז על כך בהודעה ברשומות. כדי לבחון קיומו של מונופולין יש להגדיר את השוק הרלבנטי לבחינה. השוק הרלבנטי מוגדר על ידי קבוצת המוצרים הקטנה ביותר, באזור גיאוגרפי נתון, שביחס אליה תגובת הצרכנים מאפשרת הפעלת כוח שוק. המבחן הקובע לשם הכרזה על מונופולין הוא מבחן עובדתי וכמותי. כלומר אם חברה מסוימת מוכרת למעלה מ- 50% מהמוצרים בענף שהוגדר, יש להכריז עליה כמונופול.

4.1.2 הגדרת השוק הרלבנטי

בחינת השוק הרלבנטי מתחילה בהשערת המוצא של הבודק, המגדירה "קבוצת תחרות" נבדקת, על פי מיטב שיפוטו הסובייקטיבי. בשלב השני, נבחנת השאלה, האם בקבוצת מוצרים זו, תגובת הצרכנים לעלייה או ירידה במחיר או בכמות, 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.

4.1.3 שוק הטיסות ממרכז הארץ לאילת

השוק הרלוונטי הינו טיסות פנים ארציות באמצע שבוע וטיסות סוף שבוע משדה דב ומנתב"ג לאילת. בחנתי אלטרנטיבות להגדרת השוק באופן אחר, אולם אין לטיסות הישירות ממרכז הארץ לאילת, חלופה מספיק קרובה שיכולה להשפיע על הגדרת השוק הרלבנטי.

4.1.4 נתח שוק

ארקיע מחזיקה בנתח של כ- 70%, מהשוק הרלבנטי כמפורט בפרק 3.4 לחוות דעת זו, ולכן מהווה מונופול כהגדרתו בחוק, ויש להחיל עליה את המגבלות החלות על מונופול, אל אף שאיננה מוכרזת ככזו.

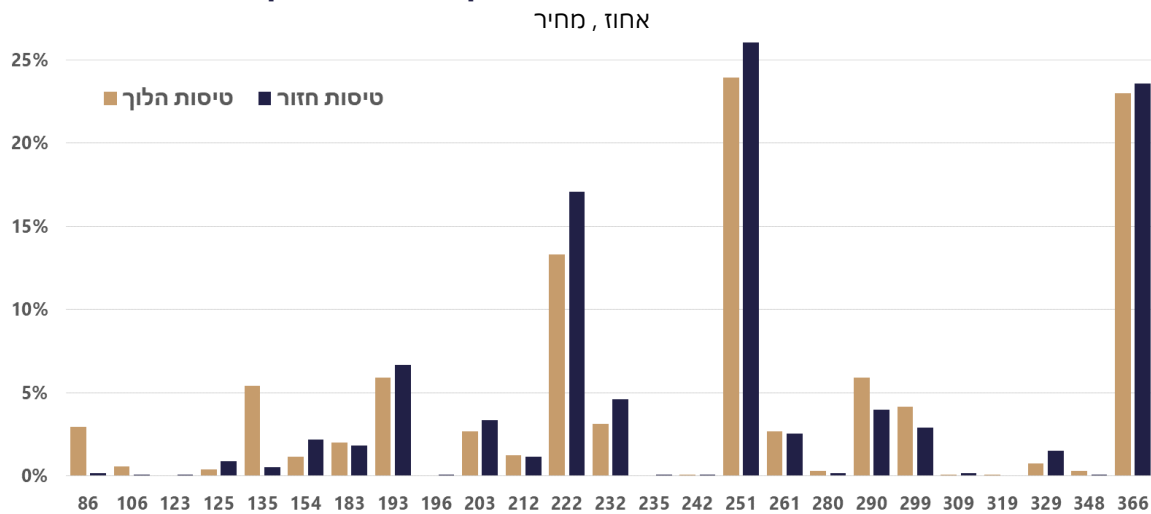
5. מבחנים לקיומו של מחיר מופרז

5.1 מחירי ארקיע

5.1.1 טווח מחירים ומחיר ממוצע

מחירי הטיסה של ארקיע לאילת לכיוון אחד, נעים בטווח רחב של בין 86 שקלים ל- 366 שקלים. טיסות במחיר של 251 שקלים מהוות כ- 23% מכמות הטיסות הלוך וכ- 28% מכמות הטיסות חזור. טיסות במחיר המירבי של 366 שקלים מהוות כ- 21% מכמות הטיסות הלוך וכ- 23% מכמות הטיסות חזור. על סמך המחירים המופיעים באתר ארקיע וכמות הטיסות בכל מחיר, המחיר המהווה ממוצע משוקלל הינו **258 שקלים** לכיוון. בימי הביקוש, ובשעות הביקוש, ניתן למצוא באתר ארקיע מחיר אחיד של 366 שקלים לכיוון, שהם **732 שקלים** לטיסת יחיד הלוך חזור.

התפלגות מחירי טיסות באתר ארקיע לאילת לכיוון



5.1.2 התפלגות המחירים לפי ימות השבוע

באמצע השבוע המחיר הנפוץ ביותר הוא 251 שקלים לכיוון, וכ- 35% מהטיסות באמצע השבוע הן במחיר זה. המחיר הממוצע לטיסה באמצע השבוע הינו 220 שקלים. לעומת זאת, בסוף שבוע מחיר טיסה עומד על 366 שקלים לכיוון. כ- 66% מהטיסות ביום חמישי הינם במחיר זה, וכ- 80% מהטיסות חזרה מאילת ביום שבת הינן במחיר זה. בימי הביקוש בסוף שבוע מחירי הטיסות לאילת, עולים בעשרות אחוזים.

התפלגות מחירי טיסות באתר ארקיע לפי ימות השבוע

טיסות הלוך

מחיר	ראשון	שני	שלישי	רביעי	חמישי	שישי	שבת
עד 86	7%	13%	18%	10%	1%	18%	94%
עד 203	16%	28%	37%	28%	5%	26%	1%
251	20%	37%	30%	35%	13%	25%	4%
עד 261	20%	15%	11%	17%	14%	19%	0%
366	37%	6%	4%	9%	66%	13%	1%

טיסות חזור

מחיר	ראשון	שני	שלישי	רביעי	חמישי	שישי	שבת
עד 86	10%	13%	15%	13%	15%	30%	0%
עד 203	31%	39%	43%	27%	15%	32%	1%
251	31%	32%	30%	27%	30%	19%	8%
עד 261	12%	13%	8%	10%	12%	16%	12%
366	17%	3%	4%	23%	28%	3%	80%

5.2 הפליית מחיר בין ישראלים לתיירים

5.2.1 מחיר אחיד לישראלי בסוף שבוע

כאשר נוסע ישראלי רוצה לטוס לאילת, הוא פונה בדרך כלל לשם רכישת כרטיס לאתר ארקיע. בסופי שבוע, המחיר האחיד, עד לאחרונה עמד על 366 שקלים הלוך ו- 366 שקלים חזור ובסך הכל - 732 שקלים. בסוף השבוע של ה- 26 עד ה- 28 ביולי 2018, ארקיע פרסמה 14 טיסות הלוך ביום חמישי ו- 8 טיסות חזור ביום שבת, כולן ב- 377 שקלים לכיוון⁷, ובסך הכל 754 שקלים הלוך חזור.

אתר ארקיע - לוח טיסות משדה דב לאילת בסוף שבוע - 26 ביולי עד 28 ביולי. כפי שנצפה ביום 11 ביולי 2018

טיסות הלוך משדה דב לאילת

יום ה' 26/07

11:00 377 ₪ <small>תלא</small>	10:00 377 ₪ <small>תלא</small>	09:05 377 ₪	08:10 377 ₪	06:25 377 ₪	05:30 222 ₪ <small>מקומות אחרונים</small>
18:40 377 ₪	17:10 377 ₪	15:55 377 ₪	14:00 377 ₪	13:00 377 ₪	12:00 377 ₪ <small>מקומות אחרונים</small>
				21:20 377 ₪	20:05 377 ₪

טיסות חזור מאילת לשדה דב

שבת 28/07

20:45 377 ₪	19:50 377 ₪	19:30 377 ₪	18:00 377 ₪	16:50 377 ₪	16:10 377 ₪ <small>מקומות אחרונים</small>
				22:50 377 ₪	22:30 377 ₪

בחר תאריך

26/07/2018

28/07/2018

חפש

ההצעות שלנו לאילת

[חבילות נפש לאילת](#)
[מלונות באילת](#)

חופשה מבוקת
במלונות פתאל

מלון וטיסות הלוך ושוב

להזמנות

שווה לדעת!

⁷ למעט טיסה אחת בשעה 5:30 בבוקר

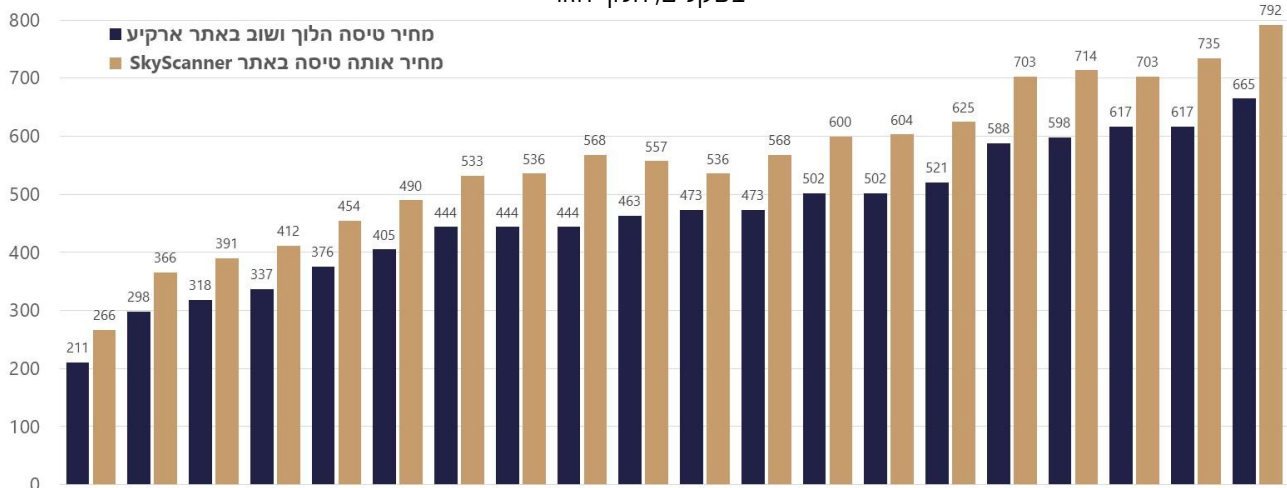
ניתן לרכוש, את אותו כרטיס בדיוק, באמצעות אתרי אינטרנט בינלאומיים, שקהל היעד שלהם הוא תיירים מחו"ל. גם הישראלי, יכול כמובן להיכנס לאתרים אלה, ולהזמין כרטיס טיסה מתל אביב לאילת, במטוס ארקיע, אולם, האדם הסביר מניח, שהמחיר באתרים אלה, יהיה גבוה יותר, מאשר רכישה ישירה מאתר ארקיע, בשל עמלות תיווך של אותם אתרים, ולרב בכלל לא יבדוק אפשרות זאת.

ואכן, הנחה זו, היא בדרך כלל נכונה.

למשל, אתר SkyScanner שהינו אתר בעל מנוע החיפוש הפופולארי ביותר להשוואת מחירי טיסות, מספק שירותים ל-70 מיליון משתמשים ברחבי העולם ומשווה מחירים בין חברות תעופה מכל העולם לרבות החברות הישראליות. כאשר התייר מוצא את הטיסה המועדפת עליו במנוע החיפוש SkyScanner, הוא מופנה על ידי SkyScanner לאתר המהווה סוכן, כגון "Kiwi", או "GoToGate" או אתרים אחרים, ומבצע שם את הרכישה.

מחירי טיסות אמצע השבוע - אתר ארקיע לעומת SkyScanner

בשקלים, הלוך חזור



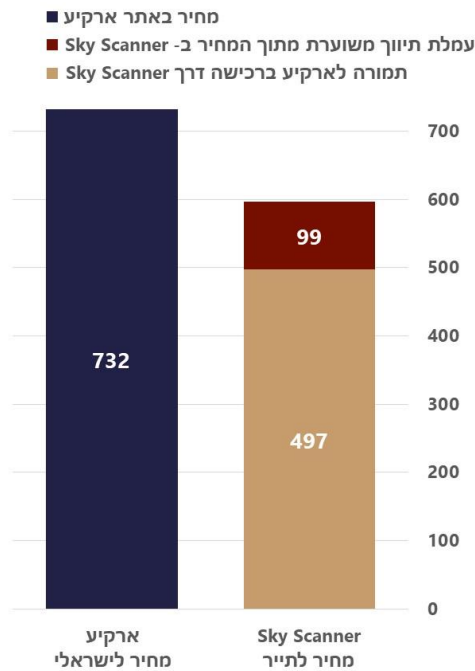
בהשוואת מחירי אמצע השבוע באתר ארקיע למחירי אותם טיסות בדיוק, באמצעות אתר SkyScanner נמצא שההצעה המינימאלית באתר SkyScanner נעה בטווח של בין 266 שקלים ל-792 שקלים. נמצא כי, עבור כל מחיר של ארקיע, המחיר ב-Sky Scanner גבוה יותר בשיעור של כ-20%, ובאופן עקבי. אגב, גם עבור מחירי ישראייר, מתקבלת אותה תוצאה, כמצופה.

5.2.3 המחיר לתייר בסוף שבוע

לעומת זאת, בסוף השבוע המחיר באתר ארקיע הוא כאמור מחיר אחיד העומד על 209 דולר, שהם 732 שקלים. היה מצופה שבאתר SkyScanner מחירו של כרטיס זה יעמוד על 209 דולר בתוספת העמלה הכלכלית המתבקשת של 20% ובסך הכל כ-251 דולר, שהם כ-905 שקלים.

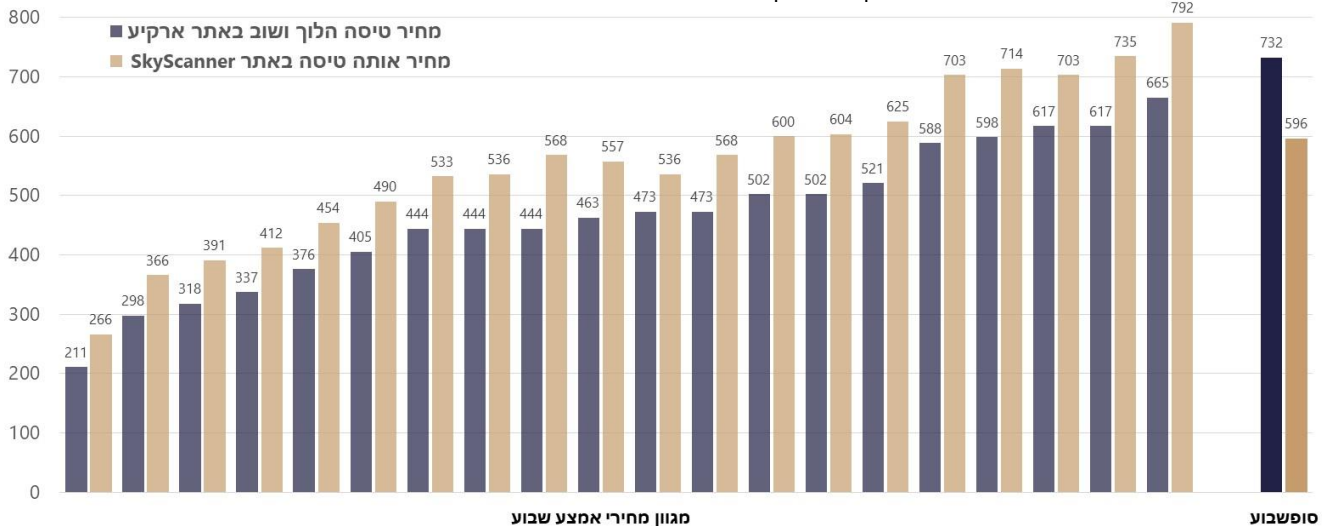
למרבה הפלא – אין זה כך. המחיר לתייר בסופשבוע, עבור אותה טיסה בדיוק, באתר SkyScanner הינו 168 דולר בלבד, שהם 596 שקלים בלבד, לעומת 732 שקלים שנדרש הישראלי לשלם באתר ארקיע. הנוסע הישראלי משלם 136 שקלים יותר מהתייר בסופשבוע.

מחיר טיסה לאילת משדה דב בסוף שבוע שקלים



בהנחה סבירה, שהאתרים המתווכים, אינם מוותרים על עמלתם בשיעור 20%, כאשר התייר רוכש את הכרטיס ב-596 שקלים דרך אותם אתרים, החברה המתווכת מעבירה, כפי הנראה, לארקיע את הסכום של **497 שקלים**, בנטרול עמלת התיווך. **באותו זמן עבור אותו מושב, הנוסע הישראלי נאלץ לשלם לארקיע 732 שקלים.**

השוואת מחירי טיסות סוף שבוע מול אמצע השבוע - אתר ארקיע לעומת SkyScanner בשקלים, הלוח חזור, כפי שנצפה בחודש יוני 2018



כאמור, ביום 11 ביולי 2018, המחיר באתר ארקיע לטיסות סוף שבוע משדה דב לאילת, בכל השעות הלוח ובכל השעות חזור, עמד על 377 שקלים לכיוון שהם 754 שקלים לטיסת סוף שבוע, הלוח חזור⁸. המחירים הדולריים, בסך 209 דולר באתר ארקיע ושל 168 דולר באתר Sky Scanner לא השתנו.

5.2.4 ביצוע עסקה בפועל ביום 11 ביולי 2018

בתאריך זה, נכנסתי בעצמי, לאתר SkyScanner וביצעתי חיפוש טיסה משדה דב לאילת באמצעות ארקיע באותם תאריכים. נתקבלו 88 תוצאות, מתוכם 72 תוצאות במחיר של 609 שקלים. מתוך 11 טיסות קיימות, 9 טיסות בהלוח נמכרו במחיר זה, ורק עבור 2 שעות טיסה בהלוח, בשעות מבוקשות ביותר, נמכרו במחיר אחר של: 1,021 שקלים.

אתר SkyScanner – קטע מתוך תוצאות חיפוש טיסות משדה דב לאילת בסוף שבוע - 26 ביולי עד 28 ביולי

The screenshot displays the SkyScanner search results for Arkia flights. On the left, there are filter sections for 'Stops' (Direct, 1 stop, 2+ stops), 'Departure times' (Outbound and Return), and 'Airlines' (oneworld, SkyTeam, Star Alliance). The main results area shows three flight options, all with a price of 609 NIS. Each option consists of a direct flight from SDV to ETH at 13:00 and a return flight from ETH to SDV at 13:50. A 'Select' button is visible for each option.

חזרתי על בדיקה זו בתאריכים נוספים והתוצאה הייתה זהה. כל עוד מחירי ארקיע נעו סביב 200 שקלים לכיוון, המחיר באתר SkyScanner היו גבוהים ב - 20%. אולם בכל סופי השבוע, כאשר המחיר באתר ארקיע מגיע ל - 750 שקלים הלוח חזור, אותן טיסות בדיוק, באותן שעות, נמכרות באתר SkyScanner במחיר זול בהרבה.

התעורר בי הספק, האם אכן ניתן להשלים את הרכישה, ולחסוך 150 שקלים בצורה כה פשוטה. כדי להשלים את הרכישה, בחרתי בטיסה הלוח ביום חמישי בשעה 13:00 וחזור במוצאי שבת בשעה 19:30, שעות מבוקשות למדי בסוף שבוע. מנוע החיפוש SkyScanner הציע לי מגוון אופציות לרכישת הכרטיס החל מ - 168 עד 186 דולר שהם 608 עד 670 שקלים.

⁸ הפער בין המחיר של 366 שקלים לכיוון שהם 732 שקלים, שהוצע באתר ארקיע במהלך המחצית הראשונה של שנת 2018, ובין המחיר של 377 שקלים לכיוון שהם 754 שקלים הלוח ושוב, שהופיע באתר ארקיע בתאריך 11 ביולי 2018, נובע להערכתו משינויים בשער החליפין, אשר עלה משער של כ- 3.5 בראשית השנה לשער של כ- 3.6 במחציתה.

אתר SkyScanner – הפנייה לאתרים מתווכים

Read before making your reservation

GotoGate
 ★★★★★ 3424 \$168 Select

Travelgenio
 ★★★★★ 3256 \$171 Select

Mytrip
 ★★★★★ 1316 \$176 Select

Bravofly
 ★★★★★ 477 \$177 Select

eDreams
 ★★★★★ 155 \$186 Select

בחרתי באופציה הראשונה והשלמתי את הרכישה באמצעות אתר "GotoGate" ב- 608 שקלים, ובתוספת עמלת כרטיס אשראי בסך 12 שקלים, ובסך הכל 620 שקלים. מתוך המחיר של 608 שקלים, עמלה של כ- 100 שקלים נשארת בידי הסוכן, והתמורה של 507 שקלים עוברת לארקי.ע.

כרטיס טיסה שנרכש מארקי.ע באמצעות המתווכים SkyScanner ו- GotoGate

✈ **Departure:** Thursday 26 July, 2018

From	To	Departure	Arrival	Flight	Airline
Tel Aviv Sde Dov Israel	Eilat Israel	13:00	13:50	IZ1803	Arkia Israel Airlines arkia

👤 Passengers

First name(s)	Surname	Age group	Title	Checked baggage allowance/Other
sela	kolker	Adult	Mr	Check baggage allowances with the airline

Eilat - Tel Aviv

Booking No.: KSNT6A

✈ **Return:** Saturday 28 July, 2018

From	To	Departure	Arrival	Flight	Airline
Eilat Israel	Tel Aviv Sde Dov Israel	19:30	20:15	IZ812	Arkia Israel Airlines arkia

Flight, Tel Aviv - Eilat - Tel Aviv **ILS 608.19**

First name(s)	Surname	Age group	Price	Taxes & charges	Total
sela	kolker	Adult	ILS 608.19	ILS 0.00	ILS 608.19

MASTERCARD Credit **ILS 12.10**

TOTAL ILS 620.29

PAID 171USD
 Scanworld Travelpartner AB is shown on your bank statement as recipient of payment.

5.2.5 לסיכום פרק זה

המחיר שארקיע גובה באמצעות אתרי האינטרנט הבינלאומיים בסך של 507 שקלים לטיסה בסוף שבוע, מהווה אינדיקציה לכך, שזהו מחיר רווחי עבודה. מכירה של אותו שירות בדיוק, לקהל הישראלי בלבד, ישירות מאתר ארקיע, במחיר 754 שקלים, מהווה הפרזה במחיר של 247 שקלים, המהווים כ- 50% תוספת ביחס למחיר ההשוואה.

גם בהשוואה למחיר הרכישה בפועל בסך של 608 שקלים, ישנה הפרזה של 146 שקלים המהווים הפרזה של 24%, וזאת בהתעלם מעמלת התיווך שבזדאי נגבית.

יובהר: המחיר של 507 שקלים, איננו מהווה מחיר הוגן, אלא מהווה את הרף העליון למחיר שהוא בזדאי רווחי עבור ארקיע. בהסתמך על העובדה החד משמעית, שארקיע מציעה אותו לתיירים, הוא חייב להיות רווחי עבודה. כל מחיר שנגבה מעבר למחיר זה הוא בזדאי מחיר מופרז.

אולם, להערכתנו, המחיר ההוגן, שאיננו מופרז, איננו 507 שקלים, אלא עשוי להיות אף נמוך ממחיר זה בהרבה. לצורך הערכת המחיר ההוגן, ביצעתי השוואה למדגם טיסות בינלאומיות בעלות מאפיינים דומים לטיסות ארקיע מתל אביב לאילת, כמפורט בפרק הבא.

5.3 נבצ'מארק למחיר הוגן

5.3.1 מדגם מחירים

לצורך מדידת מחיר הוגן, ביצעתי מדגם המתבסס על מידע המפורסם באתר SkyScanner המציג מחירי טיסות לכל היעדים בעולם. המדגם נאסף במתודולוגיה אחידה לכל היעדים על פי הכללים הבאים:

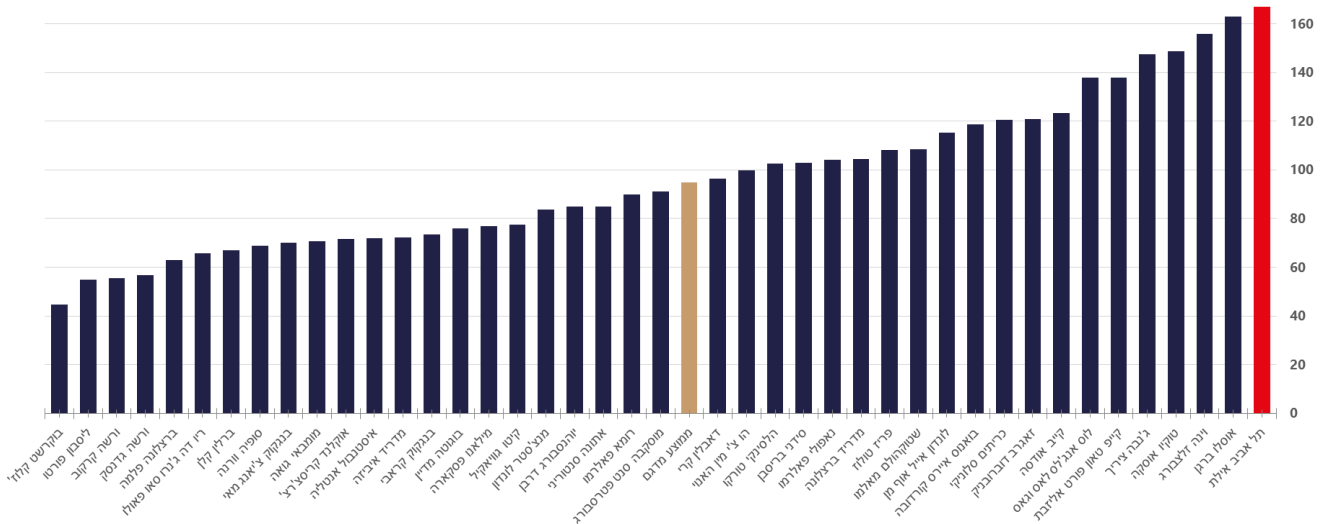
1. נבחרו טיסות פנים בלבד.
2. משך הטיסה הינו סביב שעה אחת, בהתאם למשך הטיסה בין תל אביב לאילת שהינו כ-35 - 55 דקות.
3. עבור כל קו, נאספו נתוני טיסות בסופי שבוע במועדים שונים, בכל עונות השנה.
4. נבחרו טיסות ללא עצירת ביניים.
5. עבור כל מועד, נבחר המחיר הזול ביותר המוצג באתר.
6. בסך בכל נדגמו 42 טיסות בין יעדים, מכל היבשות, ומגוון מדינות ברמות שונות של עושר, לרבות: אוסטריה, אוסטרליה, אוקראינה, איטליה, אירלנד, אנגליה, אקוודור, ארגנטינה, ארה"ב, בולגריה, ברזיל, גרמניה, דרום אפריקה, הודו, וייטנאם, טורקיה, יוון, יפן, נורבגיה, ניו זילנד, ספרד, פולין, פורטוגל, פינלנד, צרפת, קולומביה, קרואטיה, רומניה, רוסיה, שבדיה, שווייץ ותאילנד.

5.3.2 תוצאות המדגם

בהשוואת מחירי ארקיע למחירי מדגם טיסות פנים ברחבי העולם, על פי מחירי Skyscanner, **נמצא כי מחיר טיסת ארקיע לאילת, הינו הגבוה ביותר מבין כל הטיסות**. מחיר הטיסה הממוצע לאילת בסוף השבוע באתר Skyscanner הינו 168 דולרים לעומת ממוצע המדגם העומד על 95 דולרים בלבד הלוך ושוב.

מדגם מחירי טיסות פנים בינלאומיות

דולרים



המחיר הממוצע בכלל המדגם, הינו 95 דולרים לטיסה הלוך ושוב. המחיר של ארקיע לאילת בסוף השבוע גבוה בכ- 76% מממוצע כלל המדגם.

פער בין מחיר ארקיע לממוצע המדגם

דולרים

168	ארקיע תל אביב - אילת
95	ממוצע המדגם
76%	פער בין ארקיע לממוצע המדגם

העובדה שמחיר טיסה בארקיע מתל אביב לאילת, שאורכת פחות משעה, גבוה ממחירי טיסה של מגוון טיסות האורכות כשעה בחברות בינלאומיות שונות ובין יעדים שונים בעשרות אחוזים, מהווה אינדיקציה מובהקת לגבי קיומו של מחיר מופרז בטיסות ארקיע לנוסעים לנופש באילת בסופי שבוע.

5.3.3 תיקון עמלת תיווך

כאמור, המחיר שגובה ארקיע מנוסעים ישראלים בסופשבוע, ישירות וללא מתווכים הינו 366 שקלים לכיוון שהם 209 דולר הלוך ושוב.

ממוצע המדגם, לטיסות דומות הוא כאמור 95 דולר הלוך ושוב, אולם ממוצע זה שנמדד באמצעות SkyScanner כולל עמלת תיווך בשיעור מוערך של כ- 20%. לכן, המחיר הממוצע שמשלם התייר בפועל לחברות התעופה, בנטרול עמלה זו, בממוצע, איננו 95 דולר, אלא 79 דולר בלבד.

פער בין מחיר ארקיע לממוצע המדגם דולרים

209	ארקיע תל אביב – אילת
95	ממוצע המדגם
20%	עמלת תיווך
79	ממוצע מדגם בנטרול עמלת תיווך
130	פער בדולרים
164%	פער בין ארקיע לממוצע המדגם

מכאן עולה שמחירי ארקיע לאילת בסוף שבוע לנוסע הישראלי מופרזים בעליל.

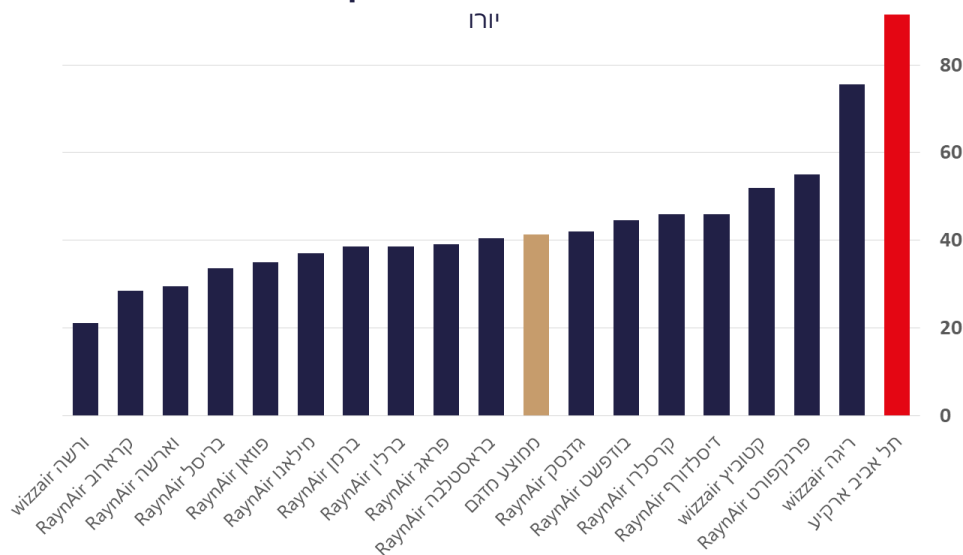
בזמן שהמחיר הממוצע של טיסה מקומית בכל רחבי העולם, הנמשכת כשעה עומד על כ- 79 דולר ללא עמלת תיווך, המחיר הממוצע של ארקיע לאילת עומד על 209 דולר לנוסע הישראלי באופן שמשקף מחיר **הגבוה ביותר מפי 2.5**, מאשר ממוצע המדגם.

5.4 טיסות Low Cost לעובדה

כאמור, השילוב של שמיים פתוחים, נוהל אילת, והפטור מאגרה, הביאו בשנים האחרונות להתפתחות שוק של טיסות חסך (Low Cost) ישירות מאירופה לעובדה. רפורמת ה"שמיים הפתוחים" הביאה לכניסה של חברות Low-Cost רבות לעידוד התיירות בישראל דוגמת ויז-אייר (Wizz Air) וריינאייר (RaynAir).

ההשוואה להלן, איננה מעידה ישירות על העלויות של חברת ארקיע בהפעלת טיסות לאילת, וזאת משום שהמחיר הנקוב בחברות ה-Low Cost לתיירים מאירופה, הינו מחיר המסובסד על ידי ממשלת ישראל, במטרה לעודד תיירות נכנסת. יש להתייחס להשוואה זו בהסתייגות משום שהיא איננה משווה בין תנאי סביבה דומים של ארקיע ושל חברות התעופה המסובסדות. גובה הסבסוד מוערך בכ- 45 עד 60 יורו לתייר. יחד עם זאת, עצם העובדה, שתייר ישראלי המעוניין לנפוש באילת נאלץ לשלם עבור טיסה בת פחות משעה אחת, סכום של פי 2 ויותר, מהמחיר אותו משלם תייר אירופאי הטס לאילת בטיסה שנמשכת בין 3 ל- 5 שעות לכל כיוון – מעוררת לכל הפחות תמיהה.

מחירי טיסות לאילת לכיוון אחד



מאיזה מקום באירופה הכי יקר לטוס לאילת? מתל אביב.

למשל, מחיר טיסה הלוך ושוב עם Wizz Air מורשה לעובדה הינו 44 יורו בלבד, עבור טיסה בינלאומית הנמשכת כ- 4 שעות לכל כיוון ומשכך קיימות עלויות תפעול גבוהות יותר כגון דלק, ארוחות, כבודה וזדומה. גם בהסתייגויות המפורטות לעיל, נראה כי המחיר של 209 דולר אותו משלם נוסע ישראלי לטיסה מקומית הלוך חזור בת כ- 50 דקות לכל כיוון, הוא בלתי סביר.

בממוצע, מחיר טיסה מיעדים באירופה לאילת הינו כ- 40 יורו לכיוון, ו- 80 יורו הלוך ושוב. גם אם נוסיף לממוצע המדגם את הסבסוד בסך 60 יורו, נקבל תוצאה לפיה חברות זרות גובות כ- 140 יורו לטיסה מאירופה לאילת הלוך חזור, שהם כ- 600 שקלים לטיסה בינלאומית של כ-4 שעות. ארקיע לעומת זאת גובה כ- 750 שקלים לטיסה מקומית של 35 עד 55 דקות⁹.

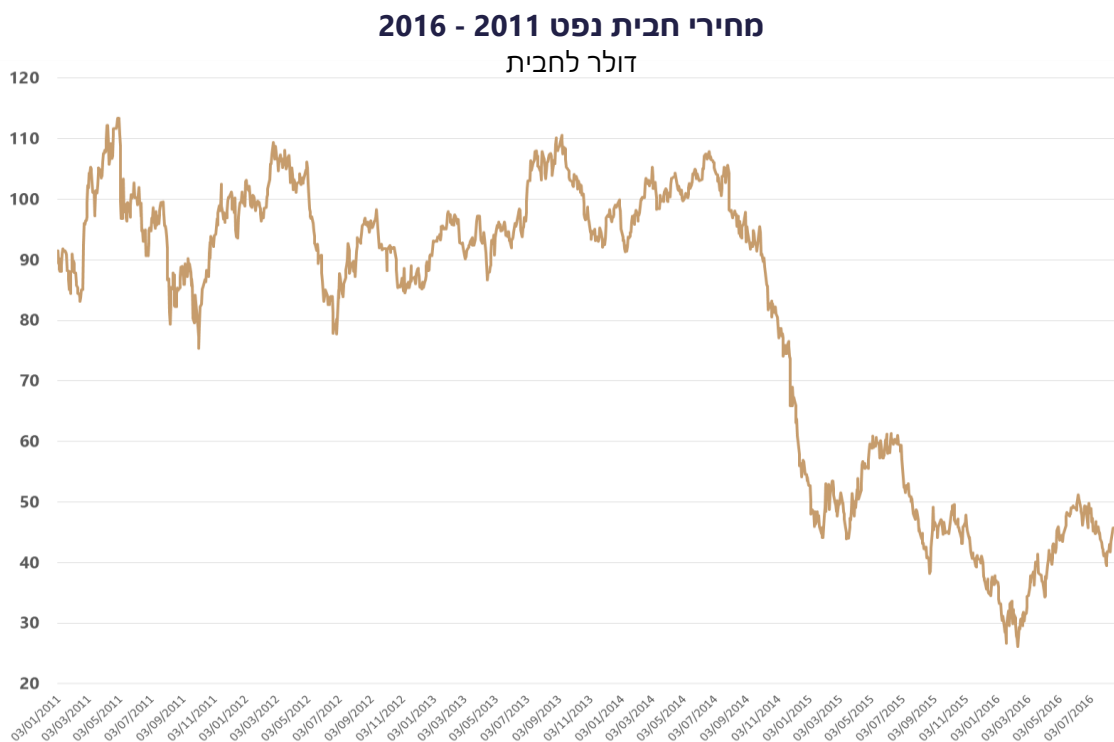
להערכתנו, זו אינדיקציה מובהקת למופרזות מחירי טיסות ארקיע.

⁹ כמובן, שאם נשווה את המחיר פר שעת טיסה, נקבל תוצאה אבסורדית, לפיה המחיר לשעת טיסת ארקיע מתל אביב לאילת גבוה פי 5 עד פי 8 מאשר המחיר לשעת טיסה מיעדים באירופה לאילת.

5.5 השוואת המחיר לעלות

הנתונים שבידי כוללים את מחירי הטיסות בארקיע כפי שהוצגו באתר האינטרנט של ארקיע והן באתר האינטרנט SkyScanner לצרכן הסופי. הנתונים שבידי אינם כוללים את העלויות להפעלת הטיסות, שנמצאים בידיה של החברה. לכן, אינני יכול לחשב את הפער בין המחיר לעלות השירות. עלות השירות מורכבת בעיקר ממחיר הדלק הסילוני ושכר טייסים ועלויות נוספות, לדוגמא אגרות רש"ת כמפורט לעיל. מחיר הדלק הסילוני מהווה מרכיב מהותי בעלויות המכר של חברת תעופה ומתאפיין בתנודתיות ומושפע ממחירי הנפט.

יחד עם זאת, במהלך השנים 2014 עד 2016, חלה ירידה חדה במחירי הדלק הסילוני שמחירו נגזר ממחירי הנפט. מחירה של חבית נפט צנח מכ- 110 דולר בשנת 2014 ל-50 דולר בתוך זמן קצר, והגיע אף לרמה של כ- 30 דולר בתחילת 2016. בהמשך עלו מחירי חביות הנפט בחזרה לרמות של כ- 69 דולר בחודש יולי 2018. בהתאם לכך מחירי הטיסות בעולם צנחו בעשרות אחוזים.



אולם מחירי הטיסות לאילת, באופן מפתיע, לא הושפעו כלל מהמגמות בענף. בעבר למרות השינויים לא נרשמו בשום תקופה מחירי טיסות לאילת ברמות גבוהות יותר מהמחיר של 366 שקלים לכיוון שארקיע דורשת מהנוסעים משדה דב, בכל השעות טיסות בימי חמישי, ומהחוזרים מאילת בכל השעות בטיסות בימי שבת.

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 ארקיע תספק נתוני אמת, שיאמתו את הנחות היסוד.

מחיר הוגן

המחיר ההוגן מתבסס על ממוצע המדגם הבינלאומי, לפי מחיר טיסה פנים ארצית ממוצע עומד על 79 דולר הלוך ושוב. להערכתי, המחיר ההוגן לטיסה לאילת עומד על 140 שקלים לכיוון, ולכל היותר על 168 שקלים לכיוון, וזאת לאחר שנקטתי במשנה זהירות, ובמרווח ביטחון בשיעור של 20%.

קביעת מחיר הוגן שקלים, דולרים

79	ממוצע מדגם בינלאומי בדולרים הלוך ושוב
280	ממוצע מדגם בינלאומי בשקלים הלוך ושוב
140	מחיר הוגן בשקלים לכיוון
20%	טווח ביטחון
168	מחיר מקסימאלי לכיוון אחד שאיננו מופרז

אומדן הנזק

ארקיע מטיסה כמיליון נוסעים בשנה לאילת וממנה. עבור נוסעים המשלמים מחיר של 168 שקלים ומטה – המחיר הוא הוגן ולא נגרם להם נזק. אולם עבור נוסע שרכש כרטיס למשל ב- 251 שקלים, נגרם נזק של 83 שקלים. עבור נוסע שרכש כרטיס ב- 377 שקלים נגרם נזק יותר מ- 200 שקלים. הערכתי את סך הנזק המצטבר לכל נוסעי ארקיע ב- 7 השנים האחרונות, על סמך התפלגות מחירי הכרטיסים כפי שהם מוצעים באתר ארקיע.

התוצאה היא, שהנזק השנתי מוערך ב- 96 מיליוני שקלים בשנה, מתוכם 22 מיליוני שקלים עבור רוכשי כרטיסים במחיר של 251 שקלים ו- 46 מיליוני שקלים עבור רוכשי כרטיסים במחיר של 366 שקלים.

להערכתי, הנזק לצרכן, כתוצאה ממדיניות ארקיע, המנצלת את כוחה לרעה, וגובה מחירים מופרזים בקו תל אביב אילת, נאמד בכ- 96 מיליוני שקלים בשנה, שהם 672 מיליוני שקלים ב- 7 השנים האחרונות.

הנזק המינימאלי

לחילופין, הנזק המינימאלי נובע מהפער בין מחירי סוף השבוע בסך 209 דולר, למחירי סוף השבוע באתר Sky Scanner במחיר 168 דולר ובנטרול עמלת תיווך בשיעור 20% שהם 140 דולר לכרטיס טיסה הלוך ושוב. מספר רוכשי הכרטיסים במחיר זה נאמד בכ- 230 אלפי נוסעים בשנה, להם נגרם נזק של 69 דולר הלוך חזור שהם 34.5 דולר לכיוון.

בסך הכל, הנזק לקבוצה מצומצמת זו, שרכשה כרטיסים ב 366 שקלים, ועל פי הרף העליון של מחיר שאיננו מופרז, עומד על כ- 7.9 מיליוני דולר בשנה, שהם כ- 28.5 מיליוני שקלים בשנה. אני מעריך את הנזק המינימאלי, לנוסעי ארקיע לאילת ב- 7 השנים האחרונות בכ- 200 מיליוני שקלים, בתוספת ריבית והצמדה.

בברכה ובכבוד רב,

סלע קולקר

7. 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.

לסלע ניסיון עשיר בשוק ההון. שימש במשך 3 שנים כסמנכ"ל שוק ההון של אמפא, וגייס מהשוק המוסדי כ-700 מיליוני שקלים בכ-10 סבבי גיוס, באמצעות אגרות חוב מגובות נכסים (ABS) ומכשירים פיננסיים מגוונים.

שימש כשותף בפירמת ראיית החשבון בייקר טילי, הקים וניהל את חברת הייעוץ "בייקר טילי פיננסיים". 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.

שימש כמומחה כלכלי וכיועץ כלכלי עבור חברות רבות כגון: לאומי קארד, התעשייה האווירית, IDB, מפעלי מגנזיום ים המלח מקבוצת כיל, פלאזה סנטרס, קבוצת סבן, BRM, ההתאחדות לכדורגל, אזורים, אלמוגים, אמפא מליבו, ברנמילר אנרגיה, גלעם, מעיין ונצ'רס, גפן ביומד, ביוקנסל, בנק מרכנתיל, פועלים IBI, ועוד.

לסלע ניסיון רב בכתיבת חוות דעת כלכליות במגוון תחומים, ניסיונו כולל כתיבה של חוות דעת מומחה כלכלי לבתי משפט בתחומים של חדלות פרעון, ותביעות ייצוגיות ותביעות נגזרות. לסלע התמחות ספציפית בתחום של הגבלים עסקיים, הפעלת כח שוק, ומחירים מופרזים.

בין השאר, הכין חוות דעת שצורפו לתביעות נגד החברות: בזק, שטראוס, קוקה קולה, אל על, אסם, יוניליוור, סנפרוסט ועוד. כמו כן ניסיונו כולל בחינה של מוצרים נוספים ושווקים נוספים ומתן ייעוץ ללקוחות פרטיים.