

## השפעות משבר נגיף קורונה על ענף התעופה

כתיבה: נעם בוטוש, כלכלן | אישור: עמי צדיק, מנהל המחלקה לפיקוח תקציבי  
עריכה לשונית: מערכת דברי הכנסת  
תאריך: י"ז בסיוון תש"ף, 9 ביוני 2020

סקירה כלכלית

## תוכן העניינים

---

1.....	תמצית	
2.....	רקע	1.
2.....	השפעות משבר נגיף קורונה על ענף התעופה בישראל	2.
2.....	נתונים	2.1
4.....	חברת אל על	2.2
5.....	החזרים כספיים ופיצוי בעבור טיסות שבוטלו	2.3
5.....	ענף התעופה בעולם	3.
8.....	חברות תעופה בעולם	4.
8.....	נתונים על השפעות המשבר וכלי סיוע שניתנו לחברות התעופה	4.1
12.....	חברות תעופה ערב משבר הקורונה	4.2

## תמצית

מסמך זה נכתב לקראת דיון בוועדת הכלכלה ב-10 ביוני 2020 בנושא עתידן של חברות התעופה בישראל. במסמך מוצגים נתונים על ענף התעופה בישראל; אומדנים של השפעת משבר הקורונה על הענף בישראל ובעולם; כלי הסיוע שניתנו לחברות תעופה בעולם והשוואת מצבן הכספי של כמה חברות תעופה ערב משבר הקורונה. המסמך ממוקד בחברת אל על מפני שהיא חברת התעופה המובילה בישראל ובשל זמינות הנתונים עליה מפאת היותה חברה ציבורית.

**השפעת המשבר בישראל** – בשנת 2019 מספר הטסים בטיסות הבין-לאומיות בנמל התעופה בן-גוריון היה **כ-24 מיליון** – שיא בעשור האחרון. באפריל 2020 מספר הטיסות פחת ב-**90.9%** ומספר הנוסעים פחת ב-**99.5%** בהשוואה לאפריל 2019. בעקבות המשבר, חברת אל על הוציאה **כ-6,000** מעובדיה לחופשה ללא תשלום. לחברה יש גירעון של **כ-321 מיליון דולר** בהון החוזר, שברובו נוצר בשל החזרים כספיים ללקוחות על טיסות שבוטלו עקב המשבר. על פי דוחות החברה, **יש ספקות ניכרים בדבר המשך קיומה של החברה כעסק חי** נוכח השלכות משבר הקורונה.

**השפעת המשבר בעולם** – באפריל 2020 מספר הטיסות באירופה פחת ב-**88.2%** בהשוואה לאפריל 2019. בסוף חודש מאי 2020, מספר הטיסות **בעולם** פחת **בכ-70%** בהשוואה ל-1 במרץ 2020. על פי הערכות, בשנת 2020 הביקוש בענף התעופה העולמי צפוי לרדת **בכ-48%** לעומת שנת 2019. הצפי להפסדי הכנסות של חברות התעופה בעולם מוערך **בכ-238–418 מיליארד דולר**, לפי משך הזמן הנדרש להתאוששות הענף.

מהנתונים אפשר ללמוד כי רוב חברות התעופה בעולם נפגעו קשות מהמשבר. יש חברות שנפגעו באופן קשה עד כדי פשיטות רגל, ולעומתן יש חברות עם מבנה פיננסי יציב – בעיקר חברות לטיסות חסך (Low Cost), שיש להן תזרים מזומנים גבוה, מאפיין הנדרש כדי לשרוד את תקופת המשבר למרות ההפסדים. חברות תעופה אחדות באירופה קיבלו סיוע ממשלתי באופן של הלוואות בערבות מדינה, הלוואות ממשלתיות ומענקים ישירים לחברה תמורת שיעור מסוים ממניותיהן. עד 9 ביוני 2020 לא סוכם עדיין על מתווה סיוע לחברות התעופה בישראל ומתנהל משא ומתן בין הנהלת חברת אל על לבין משרד האוצר על סיוע של **כ-400 מיליון דולר**.

בהשוואת מצבן הכספי של חברות תעופה באירופה וחברת אל על **ערב** משבר הקורונה, אפשר לראות נתונים מרכזיים אחדים:

- בשנים 2018–2019 חברת אל על הייתה בהפסד, ההון העצמי של החברה קטן **ב-26.5%** והתחייבויותיה הלא-שוטפות גדלו פי **2.6**.
- ניתוח היחסים הפיננסיים של החברות מעלה כי יחסי הרווחיות של חברת אל על היו **נמוכים** בהשוואה לשאר החברות. שיעור המינוף של החברה הוא **19.7** ויחס כיסוי החוב של החברה הוא **6.2** – בשיעורים גבוהים במידה ניכרת משאר החברות שנבדקו.
- מכאן שיחסי הנזילות של החברה נמוכים בעיקר בגין **מינוף פיננסי גבוה יחסית, אשר בעת משבר מסכן את המשך קיומה**.

## 1. רקע

נגיף קורונה התפרץ בסין בחודש דצמבר 2019 ומאז התפשט במדינות רבות. ב-11 בפברואר 2020 העניק ארגון הבריאות העולמי לנגיף קורונה החדש את השם הרשמי SARS-CoV-2 והמחלה הנגרמת מנגיף זה מכונה Covid-19 (להלן: נגיף קורונה). ב-28 בפברואר 2020 העלה הארגון את רמת הסיכון העולמית להתפשטות הנגיף ואת ההשלכות מכך לרמה גבוהה מאוד, וב-11 במרץ 2020 הכריז על התפרצותו כפנדמיה.

ברבות ממדינות העולם ננקטו צעדים רבים בניסיון לצמצם את התפשטות הנגיף, התחלואה והתמותה, ובכלל זה הטלת סגר, איסורים על התקהלויות של קבוצות בני אדם, סגירת גבולות המדינה לכניסת אזרחים זרים ובידוד לאזרחי המדינה המגיעים אליה מארצות אחרות. ענף התעופה הוא אחד הענפים המושפעים ביותר ממשבר הקורונה, בעיקר בשל עצירה כמעט מוחלטת של טיסות בין-לאומיות וטיסות פנים. הגבלות אלו מובילות לשיתוק כמעט מוחלט של ענף התעופה בעולם, וגורמות לקשיים כלכליים לחברות תעופה רבות, אף לחזקות שבהן.

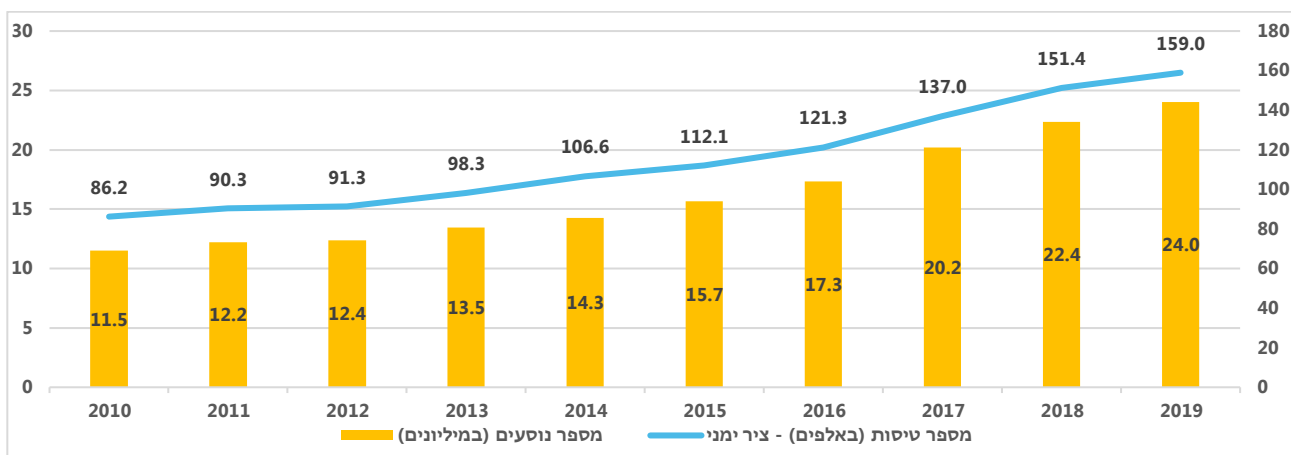
## 2. השפעות משבר נגיף קורונה על ענף התעופה בישראל

### 2.1 נתונים

בתרשים 1 להלן מוצג את מספר הנוסעים והטיסות בשנים 2010–2019.

#### תרשים 1 – מספר הנוסעים והטיסות הבין-לאומיות בנמל התעופה בן-גוריון

בשנים 2010–2019<sup>1</sup>



בתרשים אפשר לראות כי בשנת 2019 מספר הנוסעים (נכנסים ויוצאים) בטיסות בין-לאומיות היה **כ-24 מיליון**, שיעור שינוי מצטבר של **109.3%** משנת 2010. מספר הטיסות הבין-לאומיות (נכנסות ויוצאות) בשנת 2019 היה **כ-159,000** – שיעור שינוי מצטבר של **84.3%** משנת 2010. מנתונים אלו אפשר ללמוד כי ערב משבר נגיף הקורונה, **ענף התעופה בישראל היה בפעילות שיא בעשור האחרון.**

ב-17 בפברואר 2020 הותקן **צו בריאות העם (נגיף הקורונה החדש) (בידוד בית והוראות שונות) (הוראת שעה), תש"ף-2020**. על פי הצו חלה חובת בידוד ביתי לתקופה של 14 ימים על אזרחים ישראלים החוזרים מחוץ לארץ. בהוראה הראשונה בצו הוחלט על חובת בידוד לחוזרים מסין בלבד וב-9

<sup>1</sup> רשות שדות התעופה, [מידע תעופתי](#), כניסה: 25 במאי 2020.

במרץ 2020 הורחבה חובת הבידוד והוחלה על כלל האזרחים השבים מחוץ לארץ. בצו נקבע כי מ-12 במרץ 2020 תחול חובת בידוד גם על כל מי שאינו תושב ישראל או אזרח ישראל שיגיע מחוץ-לארץ. ב-18 במרץ 2020, הוחלט ברשות האוכלוסין וההגירה ובהמלצת משרד הבריאות כי **לא תותר כלל כניסה לישראל של תיירים שאינם אזרחי ישראל או תושביה**.<sup>2</sup>

מדינות רבות בעולם קבעו חובת בידוד לתיירים הנכנסים לשטחן, ואף מגבלות המונעות לחלוטין כניסת אזרחים ממדינות מסוימות. למשל, ב-17 במרץ 2020 אסר האיחוד האירופי כניסה על אזרחים שאינם ממדינות האיחוד למטרות שאינן הכרחיות. תוקפו של איסור זה הוארך עד 15 ביוני 2020.<sup>3</sup> בעקבות הגבלות אלו, מאמצע חודש מרץ 2020 חלה ירידה משמעותית בהיקף הטיסות ובמספר הנוסעים.

בלוח 1 להלן מוצגת תנועת הטיסות והנוסעים הבין-לאומיים שעברו בנמל התעופה בן-גוריון (להלן: נתב"ג) בחודשים ינואר-אפריל 2020.

#### לוח 1 – מספר הנוסעים והטיסות הבין-לאומיות בנתב"ג (באלפים, ינואר-אפריל 2020)<sup>4</sup>

חודש	מספר נוסעים			מספר טיסות		
	2019	2020	שיעור שינוי	2019	2020	שיעור שינוי
ינואר	1,435.7	1,583.7	+10.3%	10.5	11.4	+8.4%
פברואר	1,361.3	1,391.7	+2.2%	9.4	10.2	+8.5%
מרץ	1,693.4	471.7	-72.1%	11.3	5.0	-55.3%
<b>אפריל</b>	<b>2,032.4</b>	<b>9.4</b>	<b>-99.5%</b>	<b>13.5</b>	<b>1.2</b>	<b>-90.9%</b>
<b>סך הכול</b>	<b>6,524.9</b>	<b>3,458.5</b>	<b>-47.0%</b>	<b>44.6</b>	<b>27.8</b>	<b>-37.6%</b>

בלוח אפשר לראות כי בחודש אפריל 2020 מספר הטיסות הבין-לאומיות היה כ-1,200 טיסות ומספר הנוסעים באותן טיסות היה כ-9,400 נוסעים. **בהשוואה לחודש אפריל 2019, מספר הטיסות פחת ב-90.9% ומספר הנוסעים פחת ב-99.5%**. בהשוואה של החודשים ינואר-אפריל 2020 לתקופה המקבילה בשנת 2019, חלה ירידה של **37.6%** במספר הטיסות וירידה של **47%** במספר הנוסעים. מנתונים אלה אפשר ללמוד כי משבר נגיף הקורונה, ובמיוחד ההגבלות וחובת הבידוד שחלו על הנוסעים, הביאו בהדרגה לצמצום במספר הטיסות והנוסעים, עד כדי השבתה כמעט מוחלטת של הטיסות הבין-לאומיות בחודש אפריל 2020.

בבחינת ההשפעה של משבר הקורונה על פעילות חברות התעופה הישראליות אפשר לראות כי **בחודש אפריל 2020 חל צמצום של 99.4% במספר הנוסעים** ובחודשים ינואר-אפריל 2020 חל צמצום של 50.5% בהשוואה לתקופה המקבילה בשנת 2019.<sup>5</sup>

<sup>2</sup> רשות האוכלוסין וההגירה, [החל מהיום לא תתאפשר עוד כניסת זרים לישראל גם אם הוכיחו אפשרות לשהות בבידוד](#), 18 במרץ 2020.

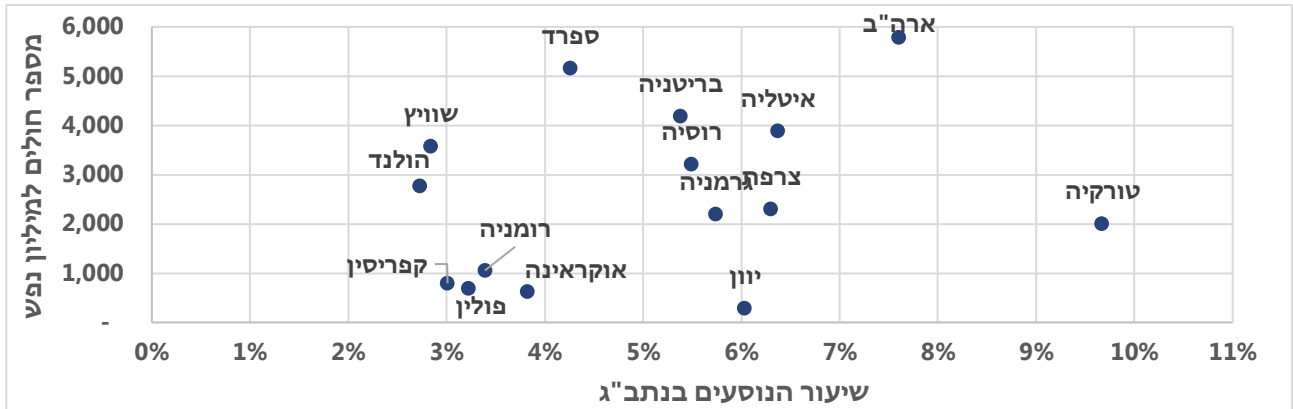
<sup>3</sup> EU, [Travel to and from the EU during the pandemic](#), accessed: May 25<sup>th</sup> 2020.

<sup>4</sup> רשות שדות התעופה, [דוח חודשי – אפריל 2020](#), כניסה: 25 במאי 2020.

<sup>5</sup> רשות שדות התעופה, [דוח חודשי – אפריל 2020](#), כניסה: 25 במאי 2020.

בתרשים 2 להלן מוצגים 15 היעדים שאליהם ומהם תנועת הנוסעים מנתב"ג היא הגדולה ביותר ואת שיעור החולים למיליון נפש באותן מדינות.

## תרשים 2 – תרשים פיזור של 15 היעדים של תנועת נוסעים בנתב"ג ושיעור החולים למיליון נפש<sup>6</sup>



בתרשים אפשר לראות כי טורקיה היא היעד שממנו מגיעים והתנועה אליו מנתב"ג היא הרבה ביותר – שיעור של **9.67%** מכלל הנוסעים; טורקיה עם שיעור תחלואה נמוך יחסית לשאר המדינות: כ-2,000 חולים למיליון נפש. בארצות הברית, שהיא היעד השני בשיעור תנועת הנוסעים (7.6%) – מספר החולים למיליון נפש הוא הגבוה ביותר מבין המדינות – 5,788 חולים. אפשר לראות כי יש כמה מדינות ששיעור הנוסעים אליהן גבוה ויש בהן שיעור תחלואה נמוך יחסית: יוון, רומניה, אוקראינה, פולין וקפריסין.

## 2.2 חברת אל על

על פי נתוני רשות שדות התעופה (להלן: רש"ת), הייתה עצירה כמעט מוחלטת של הטיסות שהופעלו על ידי חברת אל על, והירידה במספר הנוסעים הייתה של כ-99.8% בהשוואה לחודש אפריל 2019.<sup>7</sup> חברת אל על הפסיקה לחלוטין את טיסות הנוסעים הסדירות שלה בתחילת חודש אפריל 2020 ותוקף החלטה זו הוארך עד ל-20 ביוני 2020.<sup>8</sup>

על פי חברת אל על, משבר הקורונה הוביל לאובדן רוב הכנסותיה ולבעיית נזילות קשה לחברה. לחברה יש גירעון בהון החוזר בהיקף כספי של כ-**321 מיליון דולר**, שחלקו נוצר ממכירה מראש של כרטיסי טיסה בעבור טיסות שבוטלו עקב המשבר, אשר בעבורם נדרשת החברה לבצע החזרים כספיים ללקוחות.<sup>9</sup> להלן מוצגות פעולות שעשתה החברה כדי לצמצם את ההפסדים שנגרמו לה בעקבות המשבר:

ב-17 במרץ 2020 החברה הוציאה לחופשה ללא תשלום (להלן: חל"ת) כ-5,500 עובדים עד 31 במאי 2020.<sup>10</sup> על פי מידע ל-14 במאי 2020 כ-**6,000 מעובדי החברה נמצאים בחל"ת** עד 30 ביוני 2020;

<sup>6</sup> רשות שדות התעופה, [סיכום 2019](#), כניסה: 8 ביוני 2020.

WHO, [WHO Coronavirus Disease \(COVID-19\) Dashboard](#), accessed: June 8<sup>th</sup> 2020.

<sup>7</sup> רשות שדות התעופה, [סיכום 2019](#), כניסה: 8 ביוני 2020.

<sup>8</sup> הבורסה, דיווחים, [חברת אל על החליטה להאריך את משך ההפסקה הזמנית של טיסות הנוסעים הסדירות עד ליום 20.6.20](#), 20 במאי 2020.

<sup>9</sup> הבורסה, [דוח שנתי 2019 – חברת אל על](#), 14 במאי 2020.

<sup>10</sup> הבורסה, דיווחים, [עדכון השלכות נגיף הקורונה על פעילות אל על](#), 17 במרץ 2020.

- ב-1 במרץ 2020 הוחלט על הפחתת שכר של 20% בשכר המנהלים הבכירים בחברה;
- החברה דחתה תשלומי חכירה על חלק מהמטוסים החכורים על ידה, ביטלה הסכמי חכירה לשני מטוסי בואינג 737 והחזירה שלושה מטוסים שחכרה.
- ב-23 באפריל 2020 חתמה החברה על מזכר הבנות בדבר הסכם חכירה ומכירה מחדש של שלושה מטוסי בואינג 737.

**על פי דוחות החברה, בעקבות משבר הקורונה יש ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של החברה כעסק חי.**

### 2.3 החזרים כספיים ופיצוי בעבור טיסות שבוטלו

בחוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012, נקבעו כמה הטבות לצרכן בעבור טיסות שבוטלו או נדחו: שירותי סיוע הכוללים שירותי מזון ולינה, השבת התשלום בעבור הטיסה ופיצוי כספי על עוגמת הנפש של הצרכן. הטבות אלו נקבעו כדי לפצות צרכנים בגין חוסר נוחות ונזקים הנגרמים להם בגין ביטול או איחור של טיסות.

על פי הצעת חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה) (הוראת שעה – נגיף הקורונה החדש), התש"ף-2020, שהוגשה על ידי הממשלה,<sup>11</sup> הטבות אלו נקבעו בהתאם לתנאים הרגילים בענף התעופה, ואילו נוכח המגבלות שנקבעו בשל נגיף הקורונה והשפעותיהן על ענף התעופה, מוצע לשנות בהוראת שעה את ההטבות שהצרכנים זכאים להן.

בדברי ההסבר להצעת החוק נכתב כי מטרת השינוי היא להקטין את הנזקים שנגרמים לחברות התעופה. עיקר השינויים המוצעים בזכויות הצרכנים בגין ביטול טיסה הם:

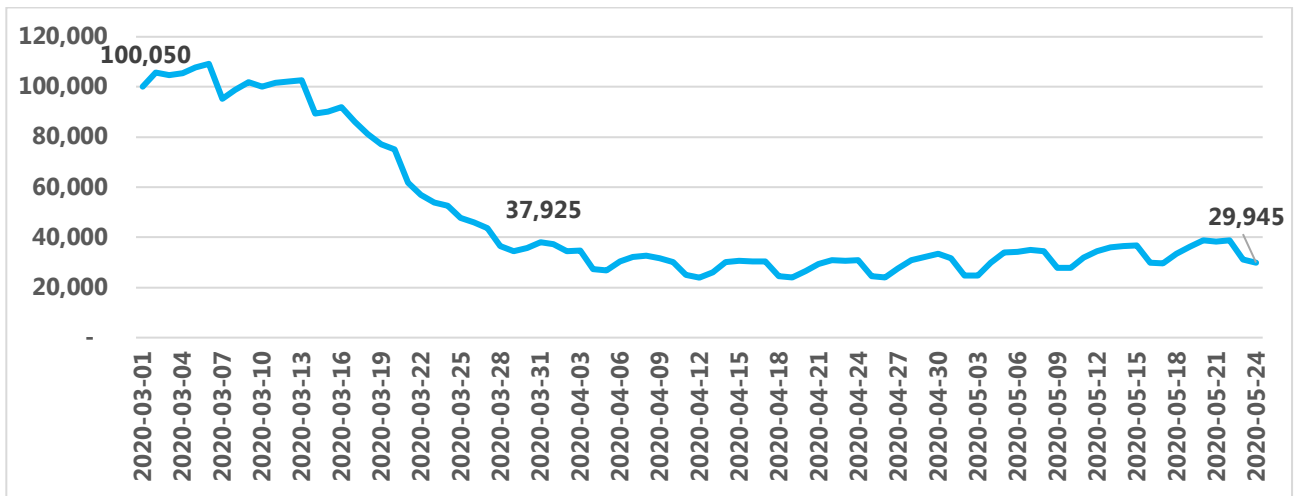
- התקופה שבה מחויבת חברת תעופה להשיב את התשלום בגין טיסה שבוטלה תהיה תוך **90 ימים** מיום פניית הצרכן לחברה במקום **21 ימים** כפי שקבוע בחוק. על פי דברי ההסבר, מטרת שינוי זה היא לתת לחברות התעופה "מרווח נשימה" מבחינת תזרים מזומנים להשבת התשלום בגין טיסות שבוטלו.
- הגבלת התשלום בגין שירותי לינה לסכום מרבי של **100 דולרים ללילה** ועד שני לילות.
- ביטול הפיצוי הכספי (מעבר לסכום הכרטיס) שניתן לצרכנים בגין עוגמת נפש, כיוון שהטיסות מבוטלות בשל נסיבות שחברות התעופה לא יכלו למנוע אותן.

### 3. ענף התעופה בעולם

בתרשים 3 להלן מוצג מספר הטיסות המסחריות בעולם בתאריכים 1 במרץ 2020 עד 24 במאי 2020.

<sup>11</sup> הכנסת, מאגר החקיקה הלאומי, [הצעת חוק שירותי תעופה \(פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה\) \(הוראת שעה – נגיף הקורונה החדש\)](#), התש"ף-2020, 23 באפריל 2020.

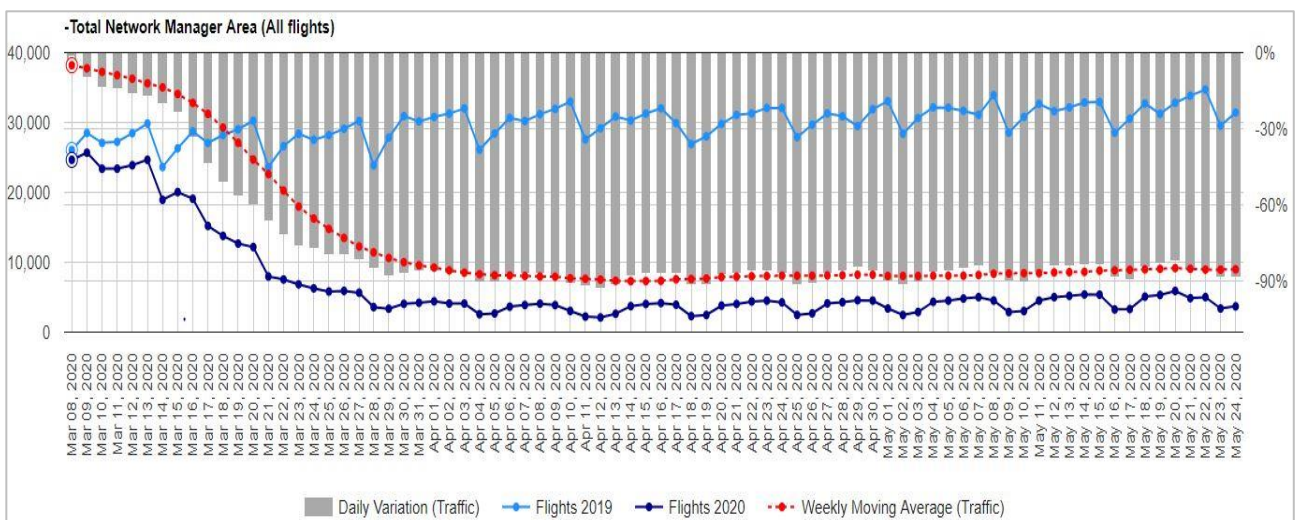
### תרשים 3 – מספר הטיסות המסחריות בעולם במהלך משבר הקורונה<sup>12</sup>



בתרשים אפשר לראות את הירידה החדה במספר הטיסות המסחריות בעולם בחודשים מרץ-מאי 2020. ב-1 במרץ 2020, בתקופה שלפני שחלו הגבלות הבידוד ואיסור הכניסה על תיירים ברוב המדינות בעולם, מספר הטיסות המסחריות היה **100,050**. ב-31 במרץ 2020 מספר הטיסות המסחריות פחת ל-**37,925**, ירידה של **70.1%**. ב-24 במאי 2020 מספר הטיסות המסחריות היה **29,945**, ירידה של **62.1%**. בהשוואה למספר הטיסות ב-1 במרץ 2020.

בתרשים 4 להלן מוצג את מספר הטיסות באירופה מ-8 במרץ 2020 עד 24 במאי 2020.

### תרשים 4 – מספר הטיסות באירופה בתקופת משבר הקורונה<sup>13</sup>



בתרשים אפשר לראות את הירידה החדה במספר הטיסות באירופה בתקופה מ-8 במרץ 2020 עד 24 במאי 2020. אפשר לראות כי בהשוואת שנת 2020 לשנת 2019, ב-8 במרץ 2020 מספר הטיסות בשנים אלו היה כמעט דומה – כ-**26,000** טיסות בשנת 2019 לעומת כ-**24,600** טיסות בשנת 2020. מאמצע

<sup>12</sup> flightradar24, [Flight tracking statistics](#), accessed: May 25<sup>th</sup> 2020.

<sup>13</sup> Eurocontrol, [Daily Traffic Variation](#), accessed: May 25<sup>th</sup> 2020.



חודש מרץ 2020 (אז הוכרז נגיף הקורונה כמגפה עולמית והוטלו הגבלות על תנועת נוסעים באיחוד האירופי, כפי שצוין לעיל), מספר הטיסות באירופה פחת בצורה חדה בהשוואה לשנת 2019.

ב-24 במאי 2020 מספר הטיסות באירופה היה **3,692**, לעומת **31,412** טיסות ב-24 במאי 2019 – ירידה של **88.2%**. מספר הטיסות באירופה בחודש אפריל 2020 היה **כ-106,400 טיסות, ירידה של 88.2%** לעומת חודש אפריל 2019.<sup>14</sup>

על פי הערכות ארגון חברות התעופה הבין-לאומי (IATA), הצפי להפסדי הכנסות של חברות התעופה לשנת 2020 הוא **כ-314 מיליארד דולר** – ירידה של **כ-55%** לעומת הכנסותיהן בשנת 2019. **כ-25 מיליון משרות** בתחום התעופה צפויות להיות בסיכון. הביקוש בענף התעופה (טיסות בין-לאומיות וטיסות פנים) צפוי לרדת **בכ-48%** בהשוואה לשנת 2019.

לפי הארגון יש שתי השפעות עיקריות על הירידה בביקוש לטיסות:<sup>15</sup>

- **השפעות כלכליות** – על פי הערכות כלכליות עולמיות בשנת 2020 צפויים מיתון וירידה של כ-6% בתוצר העולמי. הביקוש בענף התעופה מושפע מאוד מהצמיחה בתוצר, ולכן צפוי כי הירידה בתוצר תביא לירידה בביקוש לטיסות בעולם.
- **הגבלות על תנועת נוסעים** – ממשלות רבות בעולם הטילו הגבלות על תנועת נוסעים, בין בדרך של חובת בידוד לנוסעים נכנסים למדינה ובין באיסור כניסה לחלוטין של תיירים. הגבלות אלו גרמו לירידות חדות במספר הטיסות, אולם טיסות פנים עשויות להינזק פחות מטיסות בין-לאומיות, מכיוון שההגבלות על תנועת נוסעים בין-לאומיים צפויות להיות בתוקף למשך זמן ארוך יותר.

על פי הערכות הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית (ICAO), המשתייך לאו"ם, בהשוואה לצפי המקורי בענף התעופה העולמי לשנת 2020, צפויה ירידה של **32%–59%** במספר הכיסאות המוצע על ידי חברות התעופה; צפויה ירידה במספר הנוסעים הבין-לאומיים, שתבוא לידי ביטוי בירידה של **1.8–3.2 מיליארד נוסעים** והצפי להפסדי הכנסות של חברות התעופה מוערך **ב-238–418 מיליארד דולר**. על פי הארגון, הערכות אלו תלויות בהשפעות כמו משך התפרצות הנגיף והפריסה הגאוגרפית שלו, המוכנות של הלקוחות לחזור לטוס וההשפעות הכלכליות של המשבר על הלקוחות בענף. הארגון מציג שני תרחישים אפשריים לחזרה של ענף התעופה לשגרה:<sup>16</sup>

**חזרה מהירה (צורת V)** – לפי תרחיש זה החזרה תתחיל כבר **בסוף חודש מאי 2020**, כלומר תהיה התאוששות מהירה יחסית – ירידה חדה ולאחר מכן עלייה חדה. על פי תרחיש זה ההפסדים הצפויים לחברות התעופה הם **152–235 מיליארד דולר מטיסות בין-לאומיות ו-85–133 מיליארד דולר מטיסות פנים**.

**חזרה הדרגתית (צורת U)** – לפי תרחיש זה החזרה תתחיל **ברבעון השלישי של 2020 או אף מאוחר יותר**, כלומר תהיה התאוששות הדרגתית – ירידה חדה ולאחר מכן עלייה הדרגתית. לפי תרחיש זה ההפסדים הצפויים לחברות התעופה הם **194–269 מיליארד דולר מטיסות בין-לאומיות ו-107–149 מיליארד דולר מטיסות פנים**.

<sup>14</sup> Eurocontrol, [Evolution of controlled flights and Service Units in the EUROCONTROL Member State Area](#), accessed: May 26<sup>th</sup> 2020.

<sup>15</sup> IATA, [COVID-19 Puts Over Half of 2020 Passenger Revenues at Risk](#), April 14<sup>th</sup> 2020.

<sup>16</sup> ICAO, [Effects of Novel Coronavirus\(COVID-19\) on Civil Aviation :Economic Impact Analysis](#), May 22<sup>th</sup> 2020.

## 4. חברות תעופה בעולם

### 4.1 נתונים על השפעות המשבר וכלי סיוע שניתנו לחברות התעופה

מהנתונים שהוצגו לעיל מובן כי ענף התעופה נפגע באופן קשה בעקבות משבר הקורונה, והכנסותיהן של חברות התעופה צפויות לרדת בעשרות אחוזים בשנת 2020. בעקבות זאת, יש מדינות בעולם שהחליטו על מתן חבילת סיוע ייעודית לחברות התעופה הפועלות בשטחן. להלן יוצגו נתונים על חברות תעופה אחדות הפועלות באירופה שהוענק להן סיוע ממשלתי.

**SAS** – חברת התעופה הסקנדינבית פועלת בעיקר בשבדיה, דנמרק ונורבגיה. ממשלת שבדיה מחזיקה ב-**14.8%** ממניות החברה וממשלת דנמרק מחזיקה ב-**14.2%** מהמניות.<sup>17</sup>

בלוח 2 להלן מוצגים נתוני הנוסעים ומדדים תפעוליים של חברת SAS באפריל 2020 לעומת אפריל 2019.

#### לוח 2 – נתונים על מספר נוסעים ומדדים תפעוליים של חברת SAS<sup>18</sup>

שעור שינוי	אפריל 2020	אפריל 2019	נתון
-95.7%	95	2,209	מספר הנוסעים (באלפים)
-93.9%	233	3,819	<b>ASK</b> – מספר המושבים בטיסות כפול המרחק (במיליונים)
-97.8%	62	2,818	<b>RPK</b> – מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק (במיליונים)
-48.1 נקודות האחח	26.8%	74.9%	מקדם המילוי – שעור תפוסת הנוסעים ( <b>RPK/ASK</b> )

בלוח אפשר לראות את השינויים במספר הנוסעים ובמדדים התפעוליים באפריל 2020 לעומת אפריל 2019. מספר הנוסעים פחת מ-2.2 מיליון ל-כ-95,000 נוסעים – ירידה בשיעור של **95.7%**. מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס (**RPK**) **פחת ב-97.8%**, מספר המושבים בטיסות כפול המרחק המוטס, (**ASK**) **פחת ב-93.9%** ומקדם המילוי, שהוא היחס בין המספר הנוסעים בפועל למספר המושבים האפשרי, **פחת ב-48.1 נקודות האחח**. לפי הודעת חברת SAS, צפוי קיצוץ של **כ-5,000** עובדים קבועים ממצבת העובדים.

חברת SAS חתמה על הסכם עם ממשלות שבדיה ודנמרק על סיוע דרך קרנות הלוואה בערבות מדינה בהיקף **כ-3.3 מיליארד קרונה שבדית (כ-312 מיליון אירו)**. ערבות המדינה תהיה בשיעור של **90%** מההלוואה. הלוואה זו נועדה לסייע לחברה להתגבר על משבר הקורונה ולספק לה נזילות כדי שתוכל לחדש את פעילותה לאחר שיוסרו מגבלות התנועה על נוסעים.<sup>19</sup>

הנציבות האירופית אישרה לממשלות שבדיה ודנמרק להקצות ערבות מדינה לצורך הלוואה, **בכ-137 מיליון אירו** כל אחת. האישור ניתן בהתאם לתנאים של חבילת הסיוע המדינתיות שאושרו במדינות האיחוד האירופי (State aid rules).<sup>20</sup>

<sup>17</sup> SAS, [SHAREHOLDERS](#), accessed: May 26<sup>th</sup> 2020.

<sup>18</sup> SAS, [SAS TRAFFIC FIGURES – APRIL 2020](#), May 8<sup>th</sup> 2020.

<sup>19</sup> SAS, [SAS SIGNS SEK 3.3 BILLION REVOLVING CREDIT FACILITY AGREEMENT](#), May 5<sup>th</sup> 2020.

<sup>20</sup> European Commission, [State Aid Cases](#), accessed: May 26<sup>th</sup> 2020.

**Air France – KLM** – קבוצת Air France – KLM מורכבת משלוש חברות תעופה: Air France, KLM Dutch Airline ו-Transavia. הקבוצה מפעילה טיסות בין-לאומיות רבות ובסיסי הפעולה המרכזיים שלה (Airline hubs) הם בצרפת ובהולנד.<sup>21</sup>

ממשלת צרפת מחזיקה ב-**14.3%** ממניות הקבוצה וממשלת הולנד מחזיקה ב-**14%** מהמניות.<sup>22</sup> בלוח 3 להלן מובאים נתונים תפעוליים ונתוני רווח והפסד של קבוצת Air France – KLM ברבעון הראשון של 2019 וברבעון הראשון של 2020.

### לוח 3 – מדדים תפעוליים ונתוני רווח והפסד של חברת קבוצת Air France – KLM<sup>23</sup>

שיעור שינוי	ינואר-מרץ 2020	ינואר-מרץ 2019	נתון
-20.1%	18,111	22,667	מספר הנוסעים (באלפים)
-11.0%	67,295	75,612	<b>ASK</b> – מספר המושבים בטיסות כפול המרחק (במיליונים)
-17.2%	54,304	65,585	<b>RPK</b> – מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק (במיליונים)
-15.5%	5,020	5,942	הכנסות (במיליוני אירו)
-	-61	443	רווח תפעולי ( <b>EBITDA</b> ) (במיליוני אירו)
456.5%	-1,803	-324	הפסד נקי (במיליוני אירו)

בלוח אפשר לראות כי ברבעון הראשון של 2020 פחת מספר הנוסעים בכ-**20.1%** ומספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס (RPK) פחת בכ-**17.2%**. בבחינה של נתוני רווח והפסד אפשר לראות כי הכנסות הקבוצה פחתו בכ-**922 מיליון אירו – ירידה של 15.5%**. הרווח התפעולי פחת בכ-500 מיליון אירו והפך להפסד של כ-**61 מיליון אירו**. ההפסד הנקי של הקבוצה גדל מכ-**324 מיליון אירו לכ-1.8 מיליארד אירו** – גידול של פי **5.5 בהפסדים** לעומת התקופה המקבילה ב-2019. יש לציין כי נתונים אלה אינם משקפים את מלוא השפעת משבר הקורונה על נתוני הקבוצה, מכיוון שההשפעות העיקריות של המשבר על ענף התעופה החלו רק מאמצע חודש מרץ 2020.

קבוצת Air France – KLM חתמה על הסכם עם ממשלת צרפת לקבלת הלוואות בהיקף **7 מיליארד אירו**. הסכום יתחלק בצורה הבאה:

- **4 מיליארד אירו** יהיו בצורת הלוואה משותפויות של תשעה בנקים, שתהיה מגובה בערבות מדינה. ערבות המדינה תהיה בשיעור **90%** מההלוואה.
- **3 מיליארד אירו** יהיו בהלוואת בעלים מממשלת צרפת.

הקבוצה התחייבה שלא לחלק דיבידנדים עד שיוחזרו שתי ההלוואות. כמו כן, לקבוצה יש גירעון בהון החוזר, בסכום של כ-**1.1 מיליארד אירו** בשל מכירת כרטיסי טיסה שלא מומשו. החברה מתכוונת לממש את ההלוואות שאושרו כדי לכסות גירעון זה. הקבוצה עדיין מקיימת דיונים עם ממשלת הולנד על חבילת סיוע נוספת לחברת KLM.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> AIRFRANCE KLM GROUP, [About Air France-KLM Group](#), accessed: May 26<sup>th</sup> 2020.

<sup>22</sup> AIRFRANCE KLM GROUP, [Shareholding structure](#), accessed: May 26<sup>th</sup> 2020.

<sup>23</sup> AIRFRANCE KLM GROUP, [First quarter 2020 results](#), May 7<sup>th</sup> 2020.

<sup>24</sup> AIRFRANCE KLM GROUP, [Signing of financing for a total amount of 7 billion euros enabling the Air France KLM Group and Air France to weather the crisis and prepare for the future](#), May 7<sup>th</sup> 2020.

הנציבות האירופית אישרה לממשלת צרפת להעמיד ערבויות אלו לטובת קבוצת Air France – KLM כדי לסייע לנזילות החברה שנפגעה כתוצאה ממשבר הקורונה. האישור נעשה בהתאם לתנאים של חבילות הסיוע המדינתיות שאושרו במדינות השונות באיחוד האירופי (State aid rules).<sup>25</sup>

**Lufthansa** – קבוצת Lufthansa היא קבוצה המפעילה טיסות בין-לאומיות ובסיסי הפעולה המרכזיים שלה נמצאים בגרמניה, באוסטריה ובשווייץ. הקבוצה מורכבת מכמה חברות תעופה: Lufthansa, Eurowings, SWISS, Austrian Airlines ו-Brussels Airlines.<sup>26</sup> על פי מידע מעודכן ב-26 במאי 2020 החברה בבעלות פרטית ואין ממשלות המחזיקות מניות שלה.

בלוח 4 להלן מובאים נתונים תפעוליים ונתוני רווח והפסד של קבוצת Lufthansa ברבעון הראשון של 2019 וברבעון הראשון של 2020.

#### לוח 4 – מדדים תפעוליים ונתוני רווח והפסד של חברת קבוצת Lufthansa<sup>27</sup>

שיעור שינוי	ינואר-מרץ 2020	ינואר-מרץ 2019	נתון
-26.1%	21,756	29,421	מספר הנוסעים (באלפים)
-19.1%	64,296	79,453	ASK – מספר המושבים בטיסות כפול המרחק (במיליונים)
-24.0%	47,099	61,933	RPK – מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק (במיליונים)
-4.6 נקודות האחז	73.3%	77.9%	מקדם מילוי
-17.8%	6,441	7,838	הכנסות (במיליוני אירו)
-	-540	321	רווח תפעולי (EBITDA) (במיליוני אירו)
521.1%	-2,124	-342	הפסד נקי (במיליוני אירו)

בלוח אפשר לראות כי ברבעון הראשון של 2020 פחת מספר הנוסעים בכ-26.1%, מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס (RPK) פחת בכ-24%, ומקדם המילוי של המטוסים פחת בכ-4.6 נקודות אחוז. בבחינה של נתוני רווח והפסד אפשר ללמוד כי הכנסות הקבוצה פחתו בכ-1.4 מיליארד אירו – ירידה של 17.8%; הרווח התפעולי פחת בכ-861 מיליון אירו והפך להפסד של כ-540 מיליון אירו. ההפסד הנקי של הקבוצה גדל מכ-342 מיליון אירו לכ-2.12 מיליארד אירו – גידול של פי 6.21 בהפסדים לעומת התקופה המקבילה ב-2019. יש לציין כי נתונים אלה אינם משקפים את מלוא השפעת משבר הקורונה על נתוני הקבוצה, מכיוון שההשפעות העיקריות של המשבר על ענף התעופה החלו רק מאמצע חודש מרץ 2020.

ב-25 במאי 2020 אושרה חבילת סיוע לקבוצת Lufthansa בידי קרן הייצוב הכלכלית (WSF) של ממשלת גרמניה. סך היקף הסיוע שאושר יהיה כ-9 מיליארד אירו. הסכום יתחלק כך:<sup>28</sup>

- 5.7 מיליון אירו יהיו בצורה של הזרמת כספים להון העצמי של החברה. בתמורה ממשלת גרמניה תקבל 20% ממניות החברה עם אופציה להחזיק ב-5% נוספים מהמניות.
- כ-3.3 מיליון אירו יהיו בצורת הלוואה מבנקים ממשלתיים ופרטיים למשך שלוש שנים.

<sup>25</sup> European Commission, [State Aid Cases](#), accessed: May 26<sup>th</sup> 2020.

<sup>26</sup> Lufthansa Group, [Company](#), accessed: May 26<sup>th</sup> 2020.

<sup>27</sup> Lufthansa Group, [1st Interim Report 2020](#), accessed: 8 June 2020.

<sup>28</sup> Lufthansa Group, [Economic Stabilization Fund approves Lufthansa's stabilization package](#), May 25<sup>th</sup> 2020.

תוכנית זו **טרם** אושרה בידי הנציבות האירופית בהתאם לתנאים של חבילות הסיוע המדינתיות שאושרו במדינות האיחוד האירופי (State aid rules).<sup>29</sup>

חברות תעופה אחרות בעולם, שלא קיבלו סיוע ממשלתי, נאלצות להתמודד עם מצב כספי קשה מאוד, עד כדי פשיטות רגל. למשל, חברת LATAM, מהחברות העיקריות הפועלות באזור אמריקה הלטינית, הגישה בקשה להגנה מפני פשיטת רגל בבית משפט בארצות הברית. החברה מקיימת משא ומתן עם ממשלת ברזיל על סיוע כספי לחברות הבנות שלה המפעילות טיסות פנים בברזיל. בעקבות השפעות משבר הקורונה על פעילות החברה בענף התעופה, החברה צמצמה את נפח הפעילות שלה **בכ-95%** בחודשים אפריל ומאי 2020, והכנסותיה פחתו **בכ-51%** בהשוואה לשנת 2019. בעקבות הודעה זו חברת דירוג האשראי פיץ' הורידה את דירוג החברה.<sup>30</sup>

ייתכן שחברות מסוימות, ובעיקר חברות הפועלות במודל Low Cost, יהיו עמידות יותר מבחינה פיננסית להתמודדות עם משבר נגיף הקורונה. כך למשל, חברת Wizz Air צפויה להיפגע מהמשבר והכנסותיה יפחתו בעקבותיו. אולם, בהשוואה לחברות תעופה אירופיות אחרות היא צפויה להתאושש במהירות עקב **המבנה הפיננסי היציב** שלה, והפעילות במודל Low Cost, המאפשר לה לצמוח על חשבון חברות אחרות שצפוי כי יחדלו להתקיים בעקבות המשבר. חברת דירוג האשראי פיץ' מציינת כי לחברה יש **נזילות חזקה** ביחס לרוב החברות התעופה האירופיות, ועובדה זו עשויה לאפשר לה לשרוד מבחינה תזרימית את המשבר.<sup>31</sup>

בבחינה של סעיף המזומנים ושווי מזומנים במאזני החברות השונות אפשר ללמוד כי בסוף שנת 2019, שיעור סעיף זה מכלל נכסי החברה היה גבוה **בכ-30%** ב-Wizz Air בהשוואה לכמה חברות תעופה אירופיות שנבדקו: SAS – 25.8%, Air France – 12.1% ו-Lufthansa עם יחס של 3.3%.<sup>32</sup>

בישראל, עד 9 ביוני 2020 לא התקבלה החלטה על סיוע ממשלתי ייעודי לחברת אל על. לפי החברה, מתקיים משא ומתן לקבלת הלוואה בסך **כ-400 מיליון דולר** שתהיה מגובה בערבות מדינה. כחלק מהמשא ומתן, החברה הכינה תוכנית להתייעלות שבה יצומצמו עלויות כוח אדם בחברה ועלויות נוספות. בקשר לתוכנית זו צוין כי יש שלושה תנאים מתלים להשלמת מתווה ההלוואה:<sup>33</sup>

1. חתימת **הסכם קיבוצי חדש** עם עובדי החברה במסגרת ההתייעלות הכלכלית.
2. השלמת עסקה של **מכירה וחכירה מחדש** (החברה מוכרת את המטוסים וחוכרת אותם בחזרה לשמונה שנים, שאחריהן המטוסים יוחזרו לחברה הזרה) של שלושה מטוסי בואינג שיימכרו בכ-76 מיליון דולר.

<sup>29</sup> European Commission, [State Aid Cases](#), accessed: June 8<sup>th</sup> 2020.

<sup>30</sup> LATAM, [LATAM announces reorganization to ensure long-term sustainability](#), May 26<sup>th</sup> 2020; Fitch Ratings, [Fitch Downgrades LATAM Airlines' IDR to 'D'](#), May 26<sup>th</sup> 2020.

<sup>31</sup> Fitch Ratings, [Fitch Downgrades Wizz Air to 'BBB-'; Maintains Negative Outlook](#), April 10<sup>th</sup> 2020.

<sup>32</sup> WizzAir, [Annual report 2020](#), June 3<sup>rd</sup> 2020. AIRFRANCE KLM, [FULL YEAR 2019](#), 20 February 2020; SAS, [SAS ANNUAL AND SUSTAINABILITY REPORT FISCAL YEAR 2019](#), January 30<sup>th</sup> 2020; Lufthansa, [ANNUAL REPORT 2019](#), accessed: May 25<sup>th</sup> 2020.

<sup>33</sup> הבורסה, [דוח שנתי 2019 - חברת אל על](#), 14 במאי 2020.

3. במסגרת תהליך ההפרטה של החברה בשנת 2003, נחתם הסכם **לפתיחת קופות פיצויים** מרכזיות לעובדי החברה שעבדו בה ערב ההפרטה. החברה הגישה בקשה לשחרור חלק מהעודפים של קופות אלו. במסגרת המשא ומתן לקבלת הלוואה, נאמר כי אחד התנאים הוא שחרור מלוא העודפים בקופות אלו בעבור החברה. ב-11 במאי 2020 התקבל פסק דין של בית הדין הארצי לעבודה ועל פיו יש להעביר לחברה סכום של 105 מיליון ש"ח מקופות אלו. בקופות נותר סכום של כ-230 מיליון ש"ח נוספים.

נוסף על כך, בדיווחיה לבורסה ציינה החברה כי כחלק מן המשא ומתן של חברת כנפיים עם המדינה הועלתה דרישה כלפי החברה, כבעלת השליטה באל על, להעמיד לאל על סיוע בדרך של הזרמת הון ושעבוד מסוים על מניותיה באל על.<sup>34</sup> החברה מציינת כי ההלוואה היא חיונית כדי שהחברה תוכל להמשיך להתנהל כעסק. נכון ל-14 במאי 2020, **יש ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של החברה כעסק חי**.<sup>35</sup>

ב-7 ביוני 2020 פרסמה החברה הודעה על **מתווה סיוע חדש** המוצע על ידי משרד האוצר – החברה תיקח הלוואה בערבות מדינה בהיקף **כ-250 מיליון דולר**. נוסף על כך, החברה תנפיק מניות בהיקף **כ-150 מיליון דולר**, והמדינה מתחייבת לרכוש את המניות שלא יירכשו על ידי הציבור בהנפקה. מניות אלו יוחזקו על ידי נאמן והן יימכרו במשך הזמן לציבור. החברה מציינת כי חלק מהתנאים של המתווה המוצע הם הסכמים חדשים עם העובדים במסגרת התייעלות כלכלית נדרשת.<sup>36</sup>

#### 4.2 חברות תעופה ערב משבר הקורונה

כפי שהוצג לעיל, חברות תעופה רבות ברחבי העולם ספגו הפסדים של עשרות אחוזים בעקבות משבר נגיף הקורונה, וחלקן אף הגיעו לפשיטת רגל. כאשר הממשלה דנה בחבילות סיוע ייעודיות לחברות תעופה כדי לסייע להן לשרוד את המשבר, יש חשיבות להבין **מה היה מצבן הכספי של חברות התעופה ערב משבר הקורונה**, כדי לבחון אם מצבה הכספי הקשה של חברה מסוימת הוא אכן בשל משבר הקורונה או בשל התנהלות עסקית כושלת ערב המשבר. למשל, בפירוט חבילות הסיוע המדינתיות שאושרו במדינות האיחוד האירופי (State aid rules), מצוין כי אחד התנאים למתן מענקים ישירים או הלוואות בערבות מדינה לעסק הוא **שהעסק לא היה בקשיים כלכליים לפני 31 בדצמבר 2019**.<sup>37</sup>

בתרשים 5 להלן מובאים נתונים על רווח נקי או הפסד נקי של חברת אל על ועל שיעור הנוסעים באמצעות החברה מכלל הנוסעים בנתב"ג בשנים 2015–2019.

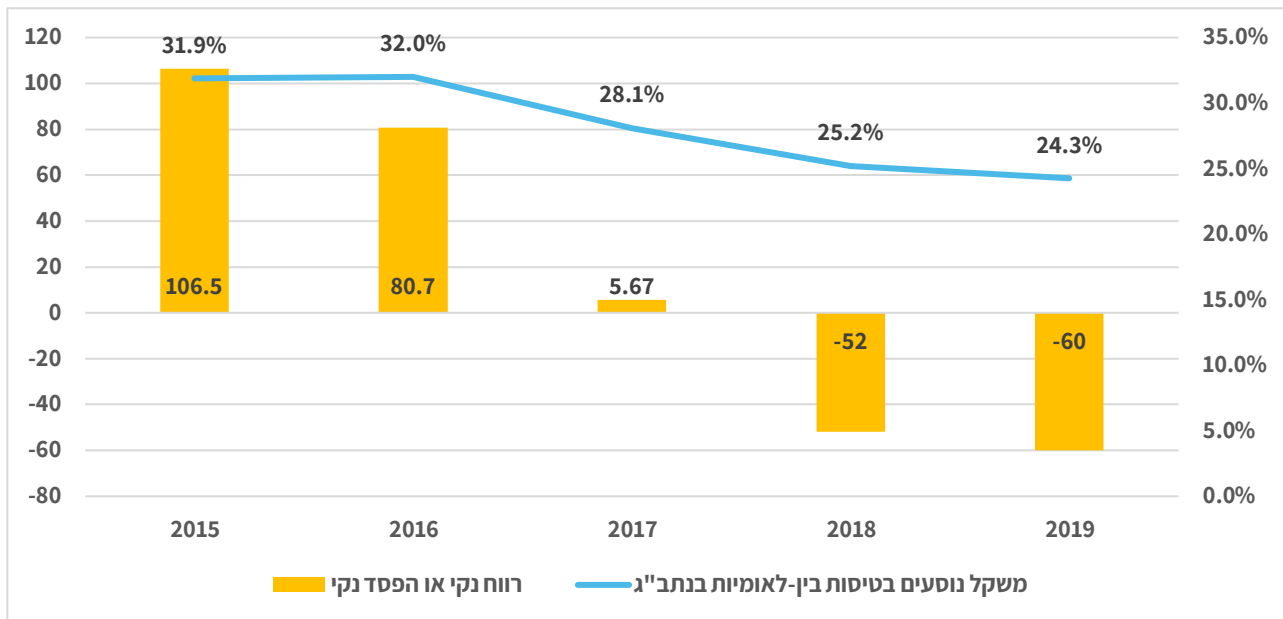
<sup>34</sup> הבורסה, דיווחים, [משא ומתן בין משרד האוצר לחברת אל על](#), 14 במאי 2020.

<sup>35</sup> הבורסה, [דוח שנתי 2019 – חברת אל על](#), 14 במאי 2020.

<sup>36</sup> הבורסה, דיווחים, [עיקרי המתווה החדש של משרד האוצר](#), 7 ביוני 2020.

<sup>37</sup> EUR-Lex, [Temporary Framework for State aid measures to support the economy in the current COVID-19 outbreak](#), 20 March 2020.

### תרשים 5 – רווח או הפסד נקי ושיעור הנוסעים בחברת אל על בשנים 2015–2019 (במיליוני דולר)<sup>38</sup>



בתרשים אפשר לראות את השינוי ברווחיות החברה בשנים 2015–2019. בשנת 2015 עמד הרווח הנקי של החברה על כ-106.5 מיליון דולר, לעומת הפסד נקי של כ-60 מיליון דולר בשנת 2019. כמו כן, אפשר לראות את השינוי בשיעור הנוסעים הבין-לאומיים שהחברה מטיסה דרך נתב"ג – ירידה משיעור של כ-32% בשנים 2015–2016 לשיעור של 24.3% בשנת 2019 – ירידה של כ-7.7 נקודות האחוז. על פי נתוני רש"ת, בשנת 2019 היה לחברת אל על שיעור הנוסעים הגבוה ביותר בנתב"ג, ואחריה היו חברות ה-Low Cost ו-Wizz Air עם שיעור נוסעים של 5.32% ו-EasyJet עם שיעור נוסעים של 4.87%<sup>39</sup>.

להלן יוצג ניתוח של המצב הכספי של חברת אל על וחברות תעופה שקיבלו סיוע ממשלתי להתמודדות עם משבר נגיף הקורונה. בהשוואה של חברת אל על עם חברות תעופה אחרות יש לזכור את המגבלות הייחודיות החלות על החברה, ובהן:

סיכום של החברה ונציגי ועדת הרבנים שלא לבצע טיסות בשבת ובחגים; הוצאות על בטחון – החברה מממנת 2.5% מהוצאות אלו – נכון לשנת 2019 הוצאות אלו עמדו על כ-4.3 מיליון דולר; האיסור החל על חברות תעופה ישראליות לטוס ליעדים מסוימים בעולם ובמיוחד בנתיבי טיסה מקוצרים, כך למשל החברה הגישה עתירה נגד האישור שניתן לחברת אייר אינדיה לטוס למזרח מעל מדינות ערב בנתיב המקצר את שעות הטיסה, אישור שלא ניתן לחברת אל על<sup>40</sup>.

בלוח 5 להלן מוצגת השוואה של נתונים עיקריים מדוח רווח והפסד של חברות התעופה לשנת 2019.

<sup>38</sup> רווח: הבורסה, [דיווחי חברת אל על](#), משנים אחדות. שיעור הנוסעים: רשות שדות התעופה, [דוחות תקופתיים](#), משנים אחדות.

<sup>39</sup> רשות שדות התעופה, [דוחות תקופתיים](#), סיכום 2019.

<sup>40</sup> הבורסה, [דוח שנתי 2019 - חברת אל על](#), 14 במאי 2020.

**לוח 5 – נתונים עיקריים מדוח רווח והפסד לשנת 2019 (במיליוני אירו)**<sup>41</sup>

Lufthansa		SAS		Air France KLM		אל על (במיליוני דולר)		נתון
2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	
36,424	35,542	4,416	4,360	27,188	26,224	2,178	2,142	הכנסות
4,718	5,016	-	-	4,128	4,293	305	260	רווח תפעולי (EBITDA)
1,689	2,800	110	247	1,010	1,393	3	-37	רווח לפני מיסים ומימון (EBIT)
1,860	2,784	75	200	346	631	-77	-68	רווח לפני מס (EBT)
<b>1,213</b>	<b>2,163</b>	<b>59</b>	<b>156</b>	<b>290</b>	<b>420</b>	<b>-60</b>	<b>-52</b>	<b>רווח נקי</b>

בלוח אפשר לראות כי בשנת 2018 חברת אל על הפסידה כ-52 מיליון דולר ובשנת 2019 כ-60 מיליון דולר – תוספת של 14.3% בהפסדי החברה. שאר החברות המוצגות בלוח סיימו את השנים 2018 ו-2019 ברווח.

בלוח 6 להלן מוצגת השוואה של נתונים עיקריים מהמאזן הכספי של חברות התעופה לשנת 2019.

**לוח 6 – נתונים עיקריים מהמאזן הכספי לשנת 2019 (במיליוני אירו)**<sup>42</sup>

Lufthansa		SAS		Air France KLM		אל על (במיליוני דולר)		נתון
2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	
11,285	10,654	1,108	1,275	8,539	7,799	486	417	נכסים שוטפים
31,374	27,559	2,105	2,060	22,196	21,838	3,010	1,692	נכסים לא שוטפים
<b>42,659</b>	<b>38,213</b>	<b>3,214</b>	<b>3,334</b>	<b>30,735</b>	<b>29,637</b>	<b>3,496</b>	<b>2,109</b>	<b>סך הכול נכסים</b>
15,986	16,215	1,428	1,455	12,649	12,342	1,083	1,015	התחייבויות שוטפות
16,417	12,425	1,278	1,171	15,787	15,497	2,244	865	התחייבויות לא שוטפות
32,403	28,640	2,706	2,626	28,436	27,839	3,327	1,880	סך הכול התחייבויות
<b>10,256</b>	<b>9,573</b>	<b>508</b>	<b>709</b>	<b>2,299</b>	<b>1,798</b>	<b>169</b>	<b>229</b>	<b>הון עצמי</b>
<b>42,659</b>	<b>38,213</b>	<b>3,214</b>	<b>3,334</b>	<b>30,735</b>	<b>29,637</b>	<b>3,496</b>	<b>2,109</b>	<b>התחייבויות והון עצמי</b>

בלוח אפשר לראות כי סך כל הנכסים של חברת אל על עלה מכ-2.1 מיליארד דולר בשנת 2018 לכ-3.5 מיליארד דולר בשנת 2019 – תוספת של 65.8%. עיקר הגידול בנכסים היה בנכסים לא-שוטפים, מתוכם בעיקר בפיקדונות לזמן ארוך ובזכויות שימוש בנכסים חכורים. מנגד, חלה עלייה בהתחייבויות הלא-שוטפות בשיעור של כ-159.1% הנובעת בעיקר מהתחייבויות בגין חכירות ותוספת של ההלוואות ארוכות הטווח של החברה, לעומת עלייה בשיעור של כ-1.9% ב-Air France, כ-9.1% ב-SAS וכ-32.1% ב-Lufthansa.

<sup>41</sup> אל על: הבורסה, דוח שנתי 2019 – חברת אל על, 14 במאי 2020. עבור אל על הנתון המוצג הוא הרווח תפעולי ללא הוצאות שכירות (EBITDAR). בעבור חברת SAS, הנתונים הומרו לאירו על פי שער חליפין ממוצע בכל אחת מהשנים.

AIRFRANCE KLM, FULL YEAR 2019, 20 February 20<sup>th</sup> 2020; SAS, SAS ANNUAL AND SUSTAINABILITY REPORT FISCAL YEAR 2019, January 30 2020; Lufthansa, ANNUAL REPORT 2019, accessed: May 25<sup>th</sup> 2020.

<sup>42</sup> ש.מ.



ההון העצמי של חברת אל על פחת בשיעור של **26.5%**, לעומת עלייה בכ-**27.9%** ב**Air France**, של **7.1%** ב**Lufthansa** וירידה של כ-**28.5%** בחברת **Sas**.

בלוח 7 להלן מוצגים היחסים הפיננסיים של חברות התעופה על פי הדוחות הכספיים לשנת 2019.

#### לוח 7 – יחסים פיננסיים על פי הדוחות הכספיים של החברות לשנת 2019<sup>43</sup>

Lufthansa		SAS		Air France KLM		אל על		נתון
2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	
2.8%	5.7%	1.8%	4.7%	0.9%	1.4%	-1.7%	-2.5%	תשואה על הנכסים – רווח נקי/נכסים (ROA)
12.2%	-	9.8%	-	14.2%	-	-29.9%	-	תשואה על ההון – רווח נקי/ ממוצע של ההון העצמי (ROE)
13.0%	14.1%	-	-	15.2%	16.4%	14.0%	12.1%	שיעור רווח תפעולי – רווח תפעולי/הכנסות (EBITDA margin)
5.1%	7.8%	1.7%	4.6%	1.3%	2.4%	-3.5%	-3.2%	שיעור רווח לפני מס – רווח לפני מס/הכנסות (EBT MARGIN)
3.3%	6.1%	1.3%	3.6%	1.1%	1.6%	-2.7%	-2.4%	שיעור רווח נקי – רווח נקי/הכנסות (Net Income Margin)
70.6%	65.7%	77.6%	87.6%	67.5%	63.2%	44.9%	41.1%	יחס שוטף – נכסים שוטפים/התחייבויות שוטפות (Current Ratio)
64.5%	59.7%	75.3%	84.9%	61.7%	58.1%	43.4%	39.5%	יחס מהיר – נכסים שוטפים פחות מלא/התחייבויות שוטפות (Quick Ratio)
316%	299%	533%	371%	1,237%	1,548%	1,973%	819%	יחס מינוף – התחייבויות/הון עצמי (debt to equity)
2.8	-	3.7	-	1.5	-	6.2	-	יחס כיסוי חוב – חוב פיננסי נטו/רווח תפעולי (Financial net Debt /EBITDAR)

בלוח אפשר לראות את הנקודות שלהלן:

#### בחינת יחסי הרווחיות של החברות:

- בשנים **2019–2018** בחברת אל על כל יחסי הרווחיות היו שליליים למעט שיעור הרווח התפעולי.
- שיעור הרווח הנקי בחברת אל על בשנת 2019 היה **-2.7%**. יחס זה מראה מה הרווח של החברה מכל שקל של הכנסה, ומשמש מדד לרמת הסיכון של החברה לתנודתיות ברווחים. אפשר לראות כי חברת אל על מפסידה על כל שקל הכנסות שהיא מקבלת.
- שיעור הרווח התפעולי בחברת אל על בשנת 2019 היה **14%**, שיעור דומה לחברות האחרות. ההבדל בין רווח תפעולי לרווח נקי הוא בעיקר הוצאות מימון. יחסי הרווחיות של אל על נמוכים בגין מינוף פיננסי גבוה יחסית, אשר כעת מסכן את קיומה.
- שיעור התשואה על ההון בחברת אל על בשנת 2019 היה כ-**30%**. יחס זה מודד את התשואה של המשקיעים על הון החברה.

#### בבחינת יחסי הנזילות של החברות:

- היחס השוטף בשנת 2019 היה כ-**45%**, לעומת שיעור של **67.5%-77.6%** בשאר החברות המוצגות. יחס זה מעיד על יכולת החברה לעמוד בהתחייבויותיה השוטפות במקרה של קשיים פיננסיים. כאשר יחס זה נמוך, המשמעות היא שלחברה יש פחות יכולת לפרוע את התחייבויותיה השוטפות.

<sup>43</sup> שם. תשואה על ההון לפי ממוצע של יתרת פתיחה ויתרת סגירה.

- **היחס המהיר** בשנת 2019 היה **כ-43.4%**, לעומת שיעור של 61.7%–75.6% בשאר החברות המוצגות. באמצעות יחס זה בוחנים את שיעור הנזילות של החברה בצורה מהירה יותר מהיחס השוטף. המשמעות היא שככל שיחס זה נמוך יותר לחברה יש פחות מקורות נזילים ביחס להתחייבויותיה.
- **שיעור המינוף** בשנת 2019 היה **פי 19.7**, כלומר על כל שקל שהחברה השקיעה מההון העצמי שלה, כ-19.7 ש"ח מושקעים ממקורות זרים. אפשר לראות ששיעור זה גבוה ביחס לשאר החברות המוצגות. יחס זה מצביע על מידת ההסתמכות של החברה על ההון העצמי. כאשר שיעור המינוף גבוה במיוחד החברה עלולה להיפגע יותר בזמן משבר כלכלי. כאמור לעיל, **שיעור המינוף הגבוה הוא הסיבה העיקרית ליחסי הרווחיות הנמוכים יחסית של החברה.**
- **יחס כיסוי החוב** הוא **6.2**, גבוה מיחס זה בשאר החברות המוצגות. יחס זה הוא יחס **יעילות תפעולית** של חברות ובאמצעותו נבחנת מידת הזמינות של תזרימי מזומנים של חברה הנדרשת לפרוע את התחייבויותיה הפיננסיות, באמצעות הרווח התפעולי שלה. ככל שהיחס נמוך יותר כך חברה יכולה להחזיר את החובות שלה במהירות רבה יותר.

בלוח 8 להלן מוצגים מדדים תפעוליים ופיננסיים מקובלים בענף התעופה.

#### **לוח 8 – מדדים תפעוליים ופיננסיים של חברות התעופה (2019)**<sup>44</sup>

Lufthansa	SAS	Air France	אל על	נתון
296,511	39,375	293,802	23,642	מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס (RPK) (במיליונים)
359,567	52,371	332,473	28,520	מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס (ASK) (במיליונים)
82.5%	75.2%	88.4%	82.9%	שיעור תפוסת נוסעים (Load Factor)
5.6	6	6.88	5.7	הוצאות על טיסות/ASK (CASK) (באירו סנט)
181	73	798	147	מספר עובדים למטוס (Employee/Aircraft)
25.0%	15.6%	29.9%	28.0%	הוצאות שכר/ הכנסות (Staff cost/Revenues)
263,269	385,023	315,633	345,549	תפוקה לעובד – הכנסות/מספר עובדים (באירו, באל על בדולרים)
47,737,877	27,948,257	251,740,741	50,651,093	תפוקה למטוס – הכנסות/מספר מטוסים (באירו, באל על בדולרים)

בלוח עולות הנקודות הבאות:

- **שיעור תפוסת הנוסעים** באל על הוא **82.9%**, נמוך מקבוצת AIRFRANCE KLM, אך גבוה מחברת SAS ו-Lufthansa.
- **מספר העובדים הממוצע לכל מטוס** שנמצא בפעילות על ידי החברה בחברת אל על הוא **כ-147** – גבוה מחברת SAS, אך נמוך מקבוצת Air France KLM ו-Lufthansa.
- **שיעור הוצאות השכר מסך ההכנסות בחברת אל על הוא 28%** – נמוך מקבוצת Air France KLM, אך גבוה מחברת SAS ו-Lufthansa.
- **התפוקה לעובד** בחברת אל על היא **כ-345 אלף דולר**, נמוכה מחברת SAS, אך גבוהה מקבוצת Air France KLM ו-Lufthansa.

<sup>44</sup> אל על: הבורסה, **דוח שנתי 2019 – חברת אל על**, 14 במאי 2020. בעבור חברת SAS, הנתונים הומרו לאירו על פי **שער חליפין ממוצע** לכל אחת מהשנים.

**Air France KLM**, [Full year 2019](#), 20 February 2020; **SAS**, [SAS Annual and Sustainability Report Fiscal year 2019](#), January 30<sup>th</sup> 2020; **Lufthansa**, [Annual Report 2019](#), accessed: May 25<sup>th</sup> 2020.

מהניתוח דלעיל עולה כי מדדי הביצוע של החברה דומים לחברות הנסקרות, וכך גם הרווח התפעולי. שיעורי הרווחיות הנמוכים של החברה נובעים בעיקר ממינוף פיננסי גבוה משמעותי מהחברות האחרות, העומד כמשקולת על ביצועי החברה וכעת, בעת המשבר, מאיים על קיומה.

בלוח 9 להלן מוצגים ההון העצמי, ההתחייבויות ותשלומי הדיבידנד של חברת אל על.

#### לוח 9 – תשלומי דיבידנד ויתרת ההון העצמי וההתחייבויות (במיליוני דולר)<sup>45</sup>

שיעור שינוי 2019–2015	2019	2018	2017	2016	2015	נתון
	-	-	9.9	33.3	24.7	תשלום דיבידנד
-13.4%	169	229	278	284	195	הון עצמי
126.4%	3,327	1,880	1,573	1,436	1,469	התחייבויות
	19.7	8.2	5.7	5.1	7.5	יחס מינוף

בלוח אפשר לראות כי בשנים 2015–2017 שולמו דיבידנדים למחזיקי המניות של החברה בסכום מצטבר של כ-67.9 מיליון דולר, שהיו כ-40.3% מההון העצמי של החברה בסוף 2019. בשנים 2015–2019 הלך ההון העצמי ופחת בשיעור מצטבר של 13.4% ואילו ההתחייבויות גדלו בשיעור מצטבר של 126.4%. דבר זה הוביל לכך שבשנת 2019 יחס המינוף (יחס התחייבויות והון עצמי) גדל והיה 19.7.

<sup>45</sup> הבורסה, דיווחים, דוחות שנתיים שנים שונות, כניסה: 8 ביוני 2020.