

כּוּשֵׁר הַיִּיצוּר הַמוֹגָבֵל מִבְּטָל וּמֵעֵכָב טִיסוֹת בָּאֵל עַל

Posted on 24 ביוני 2018 by עמי אטינגר



צילום: סיון פרג'

העלייה החדה בתנועת הנוסעים בנתב"ג לא לוותה בגידול מקביל בהיצע מושביה

Categories: תעופה, ראשי

Tag: אל על, כּוּשֵׁר יִיצוּר, נִיידוֹת טִיסָיִסִים, שֵׁכָר, דֶּלֶק, כּוּח אָדָם, מַנִּייה וּשׁוֹק

לכל חברות התעופה הישראליות קשה עתה, בשיאו של הרבעון השני של השנה. קושי זה יקבל את ביטויו בדוחות הרבעוניים כאשר ברבעון השלישי יהיה עוד יותר קשה. מצבה של אל על קשה במיוחד, כי היא פועלת כל הזמן מעבר לאפשרויות הייצור שלה, המתבססות על כ-44 מטוסים, מתוכם 17 בחכירה. מצב זה קיבל ביטוי בימים חמישי ושישי בשבוע שעבר כשטיסות עוכבו במשך כמה שעות ואפילו בוטלה טיסה ללונדון (לוטון). זאת בנוסף לביטולי חמש טיסות בשבועות שקדמו לטורונטו וביטולי טיסות להונג קונג ולבייג'ין. כולם על פי דוברי אל על "מסיבות מבצעיות".

אל על מודה

בפרק מדדים תפעוליים של החברה בדוח של הרבעון הראשון, מודה אל על במגבלות כושר הייצור שלה: "הנתונים מצביעים על גידול בקטעי הנוסע שהטיסה החברה בנוסע-ק"מ (RPK) ובהיצע המושבים (ASK), שיעור התפוסה עלה בכ-0.2% וההכנסה הממוצעת ל-RPK גדלה אף היא בכ-4.3% ביחס לרבעון המקביל אשתקד. מאידך גיסא חלה ירידה ניכרת בנתח השוק של החברה וזאת לאור העלייה החדה בתנועת הנוסעים בנתב"ג, אשר לא לוותה בגידול מקביל בהיצע המושבים אותם הציעה החברה, בעיקר בשל מגבלות כושר הייצור שלה".

יתרה מכך, כושר הייצור המוגבל של אל על מבטל ומעכב טיסות. אל על, למשל, מפעילה טיסות ל-5 יעדים בצפון אמריקה ² ניו יורק, מיאמי, בוסטון, לוס אנג'לס וטורונטו. בדרך כלל בכל יעד כזה מקורקע המטוס כ-12 שעות לאחר נחיתתו, עד שהוא שב וממריא חזרה לארץ (בניו יורק הזמן הקרקעי פחות, אבל ליעד הזה מופעלות כמה טיסות ביום). זמן קרקעי זה בתוספת זמן הטיסה ליעד וחזרה לארץ - כ-22 שעות במזרח אמריקה הצפונית, כ-28 שעות ללוס אנג'לס, קצת פחות מכך למיאמי. הזמן הקרקעי בתוספת זמני הטיסה הלוך ושוב במזרח אמריקה מוציא מטוס מהל"ז המבצעי במשך כ-34 שעות. תפעול הטיסות הלוך ושוב ללוס אנג'לס גוזל מטוס בסדר גודל של 40 שעות. סיפור דומה מתרחש גם בטיסות ארוכות הטווח למזרח הרחוק. כל זאת בלי להזכיר את הפסקת הטיסות בשבתות והשפעתן על הל"ז הדחוס מעבר לסוף השבוע.



לוס אנג'לס. תפעול הטיסות הלוך ושוב ללוס אנג'לס גוזל מטוס בסדר גודל של 40 שעות. צילום depositphotos
חישוב התרומה להכנסות של הנתביים ארוכי הטווח חשוב, אך לא פחות מכך חשוב לדעת את הנזקים הנגרמים לכושר הייצור של החברה ולתדמיתה כתוצאה מהפעלתם במערכת מבצעית מוגבלת כושר ייצור. לכן, יתכן שמוטב היה לאל על לטוס רק לניו יורק ולבטל את שאר הטיסות לארצות הברית, או לפחות לבטל את הטיסות לבוסטון ולמיאמי.

חלק ניכר מהטיסות שהזכרנו מתבצעות במטוסי בואינג 767, שמש ברגע האחרון החליטה ההנהלה להיערך להוצאתם מהשירות (במקום את מטוסי 747-400). בעקבות כך החלו טייסייהם לעבור הסבה למטוסי בואינג 787. היות ולפי הנהוג באל על אין ניידות טייסים בין סוגי המטוסים, אין להצבת הצוותים מספיק טייסים לאייש את הטיסות במטוסי 767, שבגינם ישנם ביטולים ועיכובי טיסות משמעותיים, המזעזעים החודש את החברה.

התייעלות והאפשרות ליישומה

אל על מעוניינת בהתייעלות, כדי לחסוך בהוצאות ולהגדיל את הרווחיות, כפי שציין מנכ"ל החברה **גונן אושיסקין** באגרת לעובדים במאי וכפי שחזר והדגיש השבוע באגרת נוספת לעובדים, כי החברה נערכת לפעילויות מיידיות שיובילו לשיפור בתוצאה המסחרית. יפה דרש, אך האם זה ניתן ליישום ב-DNA של אל על?

כוח אדם - צמצום כוח האדם קשה מאוד ליישום. נכון לסוף חודש מרץ השנה, מועסקים באל על 6,403 עובדים, גידול של 187 מועסקים בהשוואה ל-6,219 עובדים בתום 2017. מועסקים אלה מטפלים בלקוחות ומתחזקים ומפעילים 44 מטוסים, שהם 145.5 מועסקים למטוס. זהו מספר גדול בהרבה בהשוואה לחברות התעופה המסורתיות והרבה מאוד בהשוואה לחברות הלואו-קוסט. מקורות בחברה טוענים, כי ההנהלה מעוניינת להפריש כ-2,000 עובדים על מנת ליצור יחס של כ-90 : 100 עובדים למטוס, אבל מנסיון העבר לא נראה שמהלך כזה ניתן ליישום. לכן, אם יפרשו כ-500 עובדים מרצון זה ייחשב להישג.



דלק - המחיר האפקטיבי הממוצע של הדלק הסילוני (דס"ל) ברבעון הראשון של השנה, לאחר פעולות הגידור, עלה בכ-21% בהשוואה לתקופה המקבילה ב-2017, כך שברבעון הראשון הוצאות הדלק היו כ-24% מההוצאות בהשוואה ל-21.7% ברבעון המקביל ב-2017. נתון המושפע ממדינות מייצרות הנפט, שמשפיע על רמת הגידור הדרושה. רק ביום חמישי שחלף בבוקר עלו מחירי הנפט הגולמי אל מעבר 70 דולר לחבית ולקראת סוף היום ירדו אל מתחת לרמה הזאת.

שכר - הוצאות השכר מהוות נתח נכבד מהוצאות החברה. לפי דוח 2017, הן מהוות 25% מהוצאות החברה. הגידול בהוצאות השכר באל על הוא בעיקר בשל השפעת התחזקות השקל ביחס לדולר ועדכון שכר המינימום וגם בגין עודף כוח אדם. באשר לטייסים, עדיין לא רואים את סופה של ההידברות, בסיוע המגשר עו"ד **עמוס גבריאלי**, בין נציגי ההנהלה בכל הקשור לשינויים ברגולציה התעופתית (FTL) ומשמעותם להשתכרות הטייסים, שהאמורה להיכנס לתוקף בנובמבר השנה.

בפברואר השנה זכתה אל על בערעור לביה"ד ארצי לעבודה שקבע שמותר לה להוריד שכר לטייסים ותיקים שהגיעו לגיל 65 ועברו מתפקיד קברניט לתפקיד קצין ראשון בשכר דור ב' ולא בשכר קצין ראשון דור א'. גם קביעה זו עדיין במחלוקת.

מנייה ושווי שוק - ביום חמישי שעבר ירדה מניית אל על ב-2.5% ל-83.1 אגורות ושווי השוק הבורסאי שלה ירד ל-411.943 מיליון שקל, המהווים ירידה של כ-75% בהשוואה לשווי השוק שלה באוקטובר 2016 שהיה 1.878 מיליארד שקל. תמונה עגומה זו מבהירה, כי המשקיעים בבורסה חוששים מאוד ממצבה הכלכלי של אל על בכל הקשור להחזר חובות ההשקעה העצומה ברכישת מטוסי 737-900ER וחכירה וקנייה של מטוסי 787, ובהתמודדותה בעלייה החדה במחירי הדס"ל והתחזקותו של השקל. חשש זה הואץ בחודש שחלף בגין ביטולי ועיכובי הטיסות של החברה.

ברבעון הראשון הוצאות הדלק היוו כ-24% מההוצאות.
צילום Depositphotos