

נמל התעופה רמון יועד להיות גרעוני עם פתיחתו

Posted on 14 בפברואר 2018 by עמי אטינגר



המטרה: לשווקו כתשתית תעופתית-תיירותית לאומית חיונית. רש"ת לא תגבה בו אגרות תעופה ונוסעים וההכנסות המסחריות בו לא יכסו את הוצאותיו. קיומו תלוי בהכנסות נתב"ג, כמו שאר שדות התעופה בארץ ומעברי הגבול. מה שמדגיש עד כמה לא נכון שהאוצר לוקח דיבידנדים מיתרות נתב"ג

Category: תעופה

בעוד כחודשיים יסתיימו עבודות הבנייה העיקריות של נמל התעופה רמון בתמנע והוא יעבור לשלב הניסויים של כל המערכות והמתקנים, כולל טיסות כול מחייבות. בתום הניסויים וקבלת הרישוי מרשות התעופה האזרחית (רת"א), אמור הנמל להיפתח בעונת החגים לטיסות פנים-ארציות משדה דב ונתב"ג. באוקטובר השנה, עם תחילת עונת תיירות החורף מאירופה, אמור הנמל להיפתח לטיסות בינלאומיות. כך דווח לפני כשבועיים לשר התחבורה ישראל כץ בעת שביקר באתר נמל רמון. הנמל יועד מלכתחילה להיות גרעוני מרגע פתיחתו, כדי לשווקו כתשתית תעופתית לאומית חיונית ובזה חשיבותו. מה שמדגיש עד כמה לא נכון שהאוצר לוקח דיבידנדים מיתרות נתב"ג.

שינוי תוכניות תוך כדי בנייה

ההחלטה הסופית להקמת נמל התעופה רמון התקבלה בשנת 2012. הנחת אבן הפינה בוצעה בתחילת 2013 וביולי באותה השנה עלה הטרקטור הראשון לשטח. על פי התוכנית המקורית, אמור היה הנמל להיפתח לפעילות כבר לפני כשנה - מועד שהיה יומרני ולא מציאותי, מה גם שתוכנית הנמל השתנתה בעקבות מבצע "צוק איתן" בעזה. בעת המבצע נאלצה רשות שדות התעופה (רש"ת) לסגור מדי פעם את נתב"ג ולהסיט את הטיסות לנמל עובדה, שהוא לא

המתאים ביותר להוות נמל חלופי מושלם לנתב"ג. שרים שביקרו לאחר המבצע באתר הבנייה של נמל רמון ביקשו להגדילו כדי שישמש נמל חלופי לנתב"ג במקרי חירום ביטחוניים ומקרי מזג אוויר קשים, שלא יאפשרו נחיתות במרכז הארץ. בעקבות כך הוחלט להאריך את מסלול הנחיתה ל-3.6 קילומטר שיאפשר נחיתת מטוסים גדולים כמו בואינג 747, לבנות גדר ביטחונית מיוחדת ולהגדיל את מספר רחבות החנייה מ-25 לכ-60 רחבות, מותאמות לדגמי מטוסים שונים. דרישות אלו שינו את מועדי פתיחת הנמל לפעילות תעופתית.

זמן שהייה קרקעי קצר

חברות הלוואו קוסט המרבות לטוס לאילת ולעובדה, הכתיבו את עקרונות תיפעול נמל רמון כנמל טיסות נופש עבורן, שמשמעותו אין "שרוולים", אין אוטובוסים, הנוסעים הולכים ברגל לטרמינל ומתן אפשרות למטוסים החונים לבצע סיבוב עצמי במקום ולנוע לעבר מסלול ההמראה ללא צורך בגוררים שידחפו אותם לאחור. הכל כדי שזמן השהייה על הקרקע יהיה קצר עד כ-45 דקות, שבו מורידים את הנוסעים, מנקים את המטוס, מכניסים נוסעים וממריאים. את האוכל והשתייה הנמכרים בטיסה מביאות החברות מאירופה.

מודל הכנסות בנמלי תעופה בעולם

הכנסות נמל התעופה מגיעות מאגרות תעופה - נחיתות, נוסעים ומטענים ומפעילות מסחרית, כלומר, תמלוגים מהחנויות ותשלומי חניית כל רכב. בזמנים של שפל בתנועת המטוסים, הפעילות המסחרית מאזנת במקצת את ההשפעה של הירידה בנפח הטיסות ושומרת במקצת גם על הרווחים התפעוליים. המודל המקובל בעולם הוא ששני התחומים מהווים כ-50%-50% מהכנסות. למרות זאת ניתן לומר, כי ההכנסות המסחריות הן שקובעות את הכדאיות הפיננסית של נמל התעופה, כיוון שהן נוטות לייצר שולי רווח גבוהים יותר מאשר ההכנסות מהאגרות ולייצר רזרבות הוניות לשימוש בזמני משבר.



מודל ההכנסות ברש"ת

ההכנסות ברש"ת הן על פי המודל העולמי בחלוקה של כ-50%-50%, כאמור, בהכנסות מהפעילות האווירית ובהכנסות המסחריות. כך למשל, ב-2016 הכנסות רש"ת מאגרות ושרותים למטוסים היו 465 מיליון שקל, הכנסות מאגרות ושירותים לנוסעים היו 1.351 מיליארד שקלים והכנסות מפעילות מסחרית היו 1.626 מיליארד שקלים. סה"כ ההכנסות היו 3.442 מיליארד שקל. הוצאות רש"ת באותה השנה היו 2.704 מיליארד שקלים. נתונים אלה יצרו עודף תפעולי של 738 מיליון שקל, שהותיר לאחר מיסים על ההכנסה בסכום של 460 מיליון שקל, רווח נקי של 302 מיליון שקל.

בנוסף למיסים, משלמת רש"ת למדינה תמלוגים שנתיים. שיעור התמלוגים נקבע על ידי שרי התחבורה והאוצר באישור ועדת הכספים של הכנסת. בשנת 2016 שילמה הרשות למדינה תמלוגים בסכום של 222 מיליון שקל.

אגרות נוסע נמוכות בטרמינל 1

בטרמינל 1, שבו פועלות טיסות הלוואו קוסט והפנים-ארציות, מודל ההכנסות נוטה יותר לכיוון ההכנסות המסחריות, שמניבות החנויות בטרמינל המשופץ. כשהתברר לרש"ת, כי חלקן של טיסות השכר (צ'רטר) יורד בפעילות בנתב"ג, היא החליטה לעודד את פעילות חברות הלוואו קוסט בטרמינל 1 באמצעות הורדת אגרת הנוסע (אגרות נחיתה נגבות). אם אגרת נוסע בטרמינל 3 היא כ-26 דולר, וגם היא נמוכה בכל קנה מידה עולמי, בטרמינל 1 אגרת הנוסע היא כ-11 דולר. על פי התחזית ברש"ת, יגיע חלקו של טרמינל 1 עוד השנה ובוודאי ב-2019, לכ-15% מנתח הפעילות בנתב"ג.

ב-2017 מספר הנוסעים היוצאים, שמהם גובים את אגרת הנוסע, היה כ-10 מיליון נוסעים. ב-2019 עשוי המספר להגיע לכ-12.5 מיליון נוסעים יוצאים. לכן, ההפרש של 15 דולר בין אגרת הנוסע בטרמינל 3 לבין אגרת הנוסע בטרמינל 1, המוכפל ב-15% מהפעילות, עומד על כ-15 מיליון שקל וכ-18.750 מיליון שקל בהתאמה, שנגרע מהכנסות רש"ת.

בדרום מודל ההכנסות הרגיל לא קיים

מודל ההכנסות הרגיל לא קיים בנמלי אילת ועובדה, כי שם אין אגרות, ולא יהיה קיים בנמל התעופה רמון, האמור להיפתח השנה לפעילות פנים ארצית בחגים ובאוקטובר 2018 לפעילות בינלאומית. הסיבה: המדינה החליטה שנמלי התעופה בדרום לא יפעלו על בסיס כלכלי במשך 3 שנים, במטרה לעודד תיירות ותנועת הנוסעים דרומה. מי שמממן את ההחלטה הזאת מתקציבה היא רש"ת, שתמשיך לממן זאת גם לכשיפתח נמל רמון.

זה התרחש כהתפרסם בזמנו שהתיירות הנכנסת לאילת דרך נמלי התעופה אילת ועובדה גוססת וכמעט גוועת עם צפי שהמצב לא מתאושש. אז הוחלט להחליף דיסקט: משרד התיירות יצא עם נוהל אילת המסבסד יחד עם המלונאים המקומיים את טיסות הלוואו קוסט לאילת ועובדה ובמקביל ביטלה רש"ת את אגרות הנחיתה ואת אגרות הנוסע לטיסות הבינלאומיות ולטיסות הפנים ארציות. כך גם יהיה בנמל התעופה החדש רמון, לפחות בשנים הראשונות לפעילותו.

המסחר בנמל ברמון

בנמל רמון יהיו חנויות, בתי קפה ומסעדות (בשרי וחלבי) בשני מוקדי המסחר העיקריים של טרמינל הנוסעים, האחד באולם היוצאים "דיוטי פרי" והשני באולם הציבורי הפתוח לקהל שבקומת הקרקע, שניהם בשטח מסחרי כולל של כ-3,320 מ"ר. על פי הפירסומים של רש"ת, יהיו בנמל חנויות לממכר אלכוהול, טבק, בשמים, קוסמטיקה, שוקולד ודרגסטור, אלקטרוניקה וחשמל, סלולר, אופטיקה, ספורט, תכשיטים, שעונים, אופנה ואבזרי אופנה, ספרים, חפצי נוי, מוצרי פופ ומזכרות, צעצועים, ממתקים, משקפי שמש, דלפק פיס לממכר מוצרי הגרלה, דלפק אטרקציות לממכר חבילות בילויים ואטרקציות, מכונות אוטומטיות למשיכת כסף ושירותי אחסון (לוקרים).

שר התחבורה ישראל כץ ציין בזמנו, כי עם פתיחתו של נמל רמון יוכלו גם נוסעים ישראלים הטסים לאילת בטיסות הפנים ארציות, לערוך קניות בדיוטי פרי ולרכוש מוצרים ללא מיסים, בדומה לדיוטי פרי הקיים בנתב"ג. "המטרה היא לחזק את העיר אילת ולגרום לישראלים להעדיף את אילת על פני מקומות אחרים בחו"ל. אני משוכנע כי הרבה מאוד ישראלים יעדיפו לטוס לאילת כאלטרנטיבה למקומות אחרים", אמר אז השר כץ.

הליכי הצק אין והבידוק הבטיחוני לטיסות פנים ולטיסות בינלאומיות יהיה בנמל רמון באותו מתחם. כל זאת על מנת לאפשר למסעדות ולחנויות, כולל הפטורות ממע"מ, לשרת בו זמנית את שני הקהלים.



שיווק נמל רמון

כבר כשהתחילה בניית נמל התעופה רמון היה ברור לרש"ת, כי מוטל עליה להיכנס לתחום חדש שלא היה ב-DNA שלה תחום שיווק הנמל החדש. עד אז עסקה רש"ת רק בניהול שדות ונמלי תעופה. עוד התברר, כי נמל רמון יפעל גם הוא, לפחות בימיו הראשונים, לא על פי פרמטרים כלכליים, אלא על פי מודל עידוד התנועה, כך כשההכנסותיה מהפעילות התעופתית יהיו אפס. מדובר בסדרי גודל כספיים גדולים, בעיקר כשלפי הצפי הראשוני יעברו ברמון כחצי מיליון תיירים וכ-1.5 מיליון נוסעים מהטיסות הפנים ארציות. לאור זאת - בנוסף להוצאה של 1.7 מיליארד שקלים לבניית נמל רמון מתקציבה, תפסיד רש"ת כ-200 מיליון שקל בגין עידוד התיירות להגיע לדרום. שרי התחבורה והתיירות לקחו על עצמם את המטלה ורש"ת מבצעת אותה על חשבונה.

אין הגיון בלקיחת הדיבידנדים

הכנסות רש"ת הן דולריות והוצאותיה הן שקליות, לכן היא נפגעת כמו כל יצואן אחר מהתחזקותו של השקל בעקבות ירידתו של הדולר, בירידה שקלית בהכנסותיה. כך, למשל, ביום שישי לפני שבוע (26.1.2018) המשיך הדולר להיחלש מול השקל וירד ב-0.44% ושערו נקבע סביב 3.38 שקלים. במהלך אותו השבוע שחלף ירד הדולר ב-0.7% ומתחילת השנה הנוכחית הוא כבר ירד מערכו ב-1.8% לעומת השקל.

היות ולא יהיו בנמל רמון הכנסות מהפעילות האווירית ותחום ההכנסות המסחריות מהחנויות בנמל רמון יהיה נמוך וחניית כל הרכב תהיה בחינם, יהיה על הנמל לפעול על חשבון התקציב שמייצר נתב"ג. זה לא נורא מן ההיבט לטווח ארוך, כי הנחת תשתית תעופתית חשובה גם כשהיא גרעונית בשלביה הראשונים. אבל כשמשרד האוצר לוקח מרש"ת מיליארדי שקלים כדיבידנדים, במקום להפנותם לתשתית המוקמת ולפיתוח נמל התעופה העתידי ברמת דוד בצפון - זה כבר לא הגיוני.