

הכדאיות הכלכלית למשק הלאומי בהקמת נמל תעופה מרכזי בנבטים

תמצית ועיקרי מסקנות

6 ינואר 2020



בימים אלו מתנהל הליך תכנון מפורט ובמקביל של נמל תעופה משלים ברמת דוד (תמ"א 15/ד) ונמל תעופה משלים בנבטים (תמ"א 15/ג) וזאת בהתאם להחלטת המועצה הארצית מיולי 2018.

מבחינה כלכלית, תכנון נמל תעופה חדש חייב להתבסס על אופק פעילות של עשרות שנים. ניתוח צרכי המשק העתידיים, כפי שאנו מציגים במסמך זה, מוביל למסקנה כי על מנת לענות על צרכי המשק העתידיים יש להקים הקמת נמל תעופה מרכזי נוסף, באתר שיהיה בעל פוטנציאל גידול עתידי להיקף של 80 מיליון נוסעים בשנה.

הניסיון הבינלאומי מראה כי קיימים יתרונות לגודל משמעותיים ביותר בהקמה ובתפעול של נמלי תעופה, וכי מערכת מרובת נמלי תעופה יוצרת אי-יעילות תפעולית כלל-מערכתית בשיעור של כ-25%.

המשמעות היא, שתהליך התכנון המקביל להקמת שני נמלי תעופה משלימים בישראל הינו שגוי מיסודו וחסר הגיון כלכלי. בישראל נדרש נמל תעופה מרכזי נוסף אחד, ולא שני נמלי תעופה משלימים.

מאחר ברמת דוד כלל לא ניתן להקים נמל תעופה מרכזי שיכול לענות על צרכי המשק העתידיים, הרי שמיקום זה היה צריך להיפסל על הסף. ביצוע תכנון מפורט עבור רמת דוד הינו מיותר, ועלול להוביל לקבלת החלטה שגויה, בשל הנחת יסוד מוטעית כי למשק נדרש שדה תעופה משלים למטוסים צרי גוף בלבד ולא שדה מרכזי שיאפשר פעילות של כל סוגי המטוסים.

הקמת נמל תעופה משלים ברמת דוד, תביא לכך שכבר בשנת 2040, שנים ספורות לאחר הקמתו, יהיה מחסור בקיבולת נוסעים בישראל, ותידרש הקמת נמל תעופה נוסף. לאור היתרונות לגודל בהקמה ובהפעלה של נמלי תעופה, ברור לחלוטין כי בחירה במיקום שלא מאפשר התרחבות עתידית הינה איוולת כלכלית. על פי אומדננו, ההפסד למשק הלאומי מהקמת שני נמלי תעופה משלימים במקום נמל מרכזי נוסף אחד הינה 15.6 מיליארד ₪, וזאת מעבר לעודף עלויות מהקמת נמל תעופה משלים ברמת דוד מעבר לעלות הקמתו בנבטים הנובעת מתנאי השטח ותשתית קיימת.

חלף החלטה שגויה מעין זו, מדינת ישראל יכולה לבחור היום בפתרון הנכון ביותר כלכלית - הקמת נמל תעופה במיקום שיאפשר צמיחה והתרחבות עתידית ופיתוח אירוטרופוליס. אזור המדינה הטבעי להקמת נמל תעופה כזה הוא בנגב, שבו שטחים פתוחים נרחבים ואוכלוסייה דלילה. כאשר קיימת אפשרות לעשות שימוש בתשתיות קיימות, ובכך לחסוך משמעותית בעלות ההקמה הראשונית, רק ראייה קצרת טווח תמנע החלטה מתחייבת זו.

בברכה,

נקודת מוצא שגויה עלולה להוביל למסקנה שגויה

נקודת המוצא ולפיה ישראל זקוקה לנמל תעופה "משלים" היא שגויה ולכן עלולה להוביל למסקנה שגויה. **דו"ח שפרן לא ביצע ניתוח של צרכי התעופה העתידיים של מדינת ישראל**



ניתוח כלכלי מלמד כי מדינת ישראל צריכה להקים נמל תעופה מרכזי נוסף. ברמת דוד לא ניתן להקים נמל תעופה מרכזי **שיפתור את בעיית מטוסים רחבי גוף**



הקמת נמל תעופה "משלים" ברמת דוד הוא איוולת כלכלית שאינה נותנת מענה לצרכי המשק. משמעותה – הקמת נמל תעופה "משלים" נוסף לאחר 10 שנים



הקמת שני נמלי תעופה "משלימים" במקום נמל תעופה מרכזי תייצר עלות עודפת למשק הלאומי בסך של כ- 15.6 מיליארד ₪



זאת, מבלי לשקלל את הפרש עלויות ההקמה בין רמת דוד לנבטים*



נמל תעופה בנבטים המשרת 20 מיליון נוסעים יתרום לכלכלת הדרום **6.8 מיליארד ₪** וכ- **30,000 משרות**. הכפלת מספר הנוסעים כמעט ותכפיל את התרומה לכלכלת הדרום



לא ניתן להקים נמל תעופה מרכזי ברמת דוד

התהליך הנוכחי יקבע את מיקומו של נמל התעופה המרכזי הנוסף של מדינת ישראל לעשורים הבאים



הבטחת תעבורה אווירית סדירה, כיום ובעתיד, מחייבת הקמת נמל תעופה המאפשר פעילות מטוסים רחבי גוף



יש להקים את נמל התעופה המרכזי במיקום שיאפשר צמיחה עתידית של נמל התעופה, עורף לוגיסטי ותשתיות נלוות



על פי דו"ח Mitre, ועמדת רת"א ומנהל התכנון*, לא ניתן להקים ברמת דוד נמל תעופה המאפשר פעילות מטוסים רחבי גוף



הקמת שדה מרכזי נדרשת לצורך מתן מענה לביקוש העתידי לתנועת נוסעים. מכאן, שמבחינה כלכלית יש להקים את נמל התעופה בנבטים



יש להניח כי עבור המגזר הפרטי השקעה בנמל תעופה ללא יכולת קליטת מטוסים רחבי גוף נחותה בהשוואה להשקעה בנמל תעופה מרכזי



עיקר המסקנות –

נמל תעופה נבטים יספק את הביקוש לטיסות בעתיד

תחזית תנועת נוסעים מלמדת שיש להוסיף קיבולת של כ- 36 מיליון נוסעים עד לשנת 2050, מעל לקיבולת הפוטנציאלית המרבית של נתב"ג (לאחר הרחבה המתוכננת בשנים הקרובות)



נמל תעופה גדול בנבטים יאפשר פעילות מקבילה ותחרותית של חברות תעופה סדירות וחברות לאו-קוסט



נמל תעופה נבטים יאפשר ריבוי טיסות ליעדים מקבילים בשעות שונות, וללא עוצר לילה



נמל תעופה נבטים יוכל לשמש בעתיד כ- HUB המקשר בין אירופה והמזרח (בניגוד לנמל תעופה ברמת דוד)



רכבת מהירה ממרכז הארץ הינה תנאי הכרחי לכל נמל תעופה מרכזי עתידי, ותאפשר הגעה לנמל תעופה נבטים בתוך כחצי שעה, ומבטלת את היתרון שבקרבת רמת דוד לאוכלוסיית הצפון



עיקר המסקנות – כדאיות כלכלית להקמת נמל תעופה בנבטים

הקמת נמל תעופה בנבטים תמנע הוצאה משקית על כפל תשתיות, תאפשר ניצול יתרונות לגודל ותחסוך למשק כ- 15.6 מיליארד ₪



זאת, מבלי לשקלל את הפער בין הקמה בנבטים לעומת הקמה ברמת דוד שנאמדה על ידי שטיינמץ-עמינח בכ- 18 מיליארד ₪*



נמל תעופה בנבטים שישרת 20 מיליון נוסעים בשנה יתרום לנגב כ- 30,000 משרות וכ- 6.8 מיליארד ₪ בשנה לתוצר המקומי



נמל תעופה בנבטים שישרת 40 מיליון נוסעים בשנה יתרום לנגב כ- 53,000 משרות וכ- 13.6 מיליארד ₪ לתוצר המקומי



1. בטווח קצר יש צורך בחלופה תשתית מלאה לנתב"ג בקרבת מרכזי אוכלוסייה

- התעבורה האווירית של מדינת ישראל מרוכזת כיום בנתב"ג (98%).
- במידה ונתב"ג יושבת מפעילות (מסיבה כלשהי), אין למדינת ישראל פתרון אחר להמשך קיום תעבורה אווירית סדירה.
 - נמל תעופה רמון מרוחק ממרכזי אוכלוסייה מכדי להוות חלופה (ולו זמנית) לפעילות נתב"ג.
- לא נמצאו מדינות OECD שלא מחזיקות יתירות לקיום תעבורה אווירית סדירה בקרבת מרכזי אוכלוסייה.
- פתרון להבטחת תעבורה אווירית סדירה במקרה של הפסקת פעילות נתב"ג צריך לאפשר נחיתה והמראה (עמוסה) של כל סוגי המטוסים הפועלים כיום בנתב"ג ולכל היעדים:
 - מסלול המראה באורך של 3.8 ק"מ, לכל הפחות
 - מבנים קיימים לקליטת נוסעים ומטען או יכולת להקים מבנים כאלו בזמן קצר
 - קישוריות תחבורתית מהירה יחסית למרכז הארץ

יש להקים בהקדם נמל תעופה רמה 1 נוסף שיהווה חלופה מלאה לנתב"ג

2. בטווח ארוך יש צורך בנמל תעופה בינ"ל שיספק מענה לתנועת נוסעים עתידית

- תכנון נמל תעופה חדש (כמו גם הרחבת נמל תעופה קיים) מתבסס על אופק של 50 שנים לפחות לעתיד.
- על פי תחזית ביקושים עתידיים של BDO, תנועת הנוסעים תסתכם בכ- 74 מיליון בשנת 2050, ותגיע בשנת 2070 לכ- 118 מיליון נוסעים.
- זאת תחת ההנחה שנמלי התעופה ישמשו רק ישראלים ותיירים המגיעים לישראל. ומבלי להביא בחשבון פוטנציאל גידול עתידי נוסף הנובע מ:
 - HUB בין אירופה והמזרח הרחוק. (כדוגמת איסטנבול ודובאי)
 - שימוש עתידי של נמלי התעופה בישראל ע"י תושבי הרשות הפלסטינית, עזה וירדן (מעבר לשיעורם מכלל הנוסעים כיום)

יש להקים בהקדם נמל תעופה נוסף שיהווה שדה תעופה מרכזי בנוסף לנתב"ג

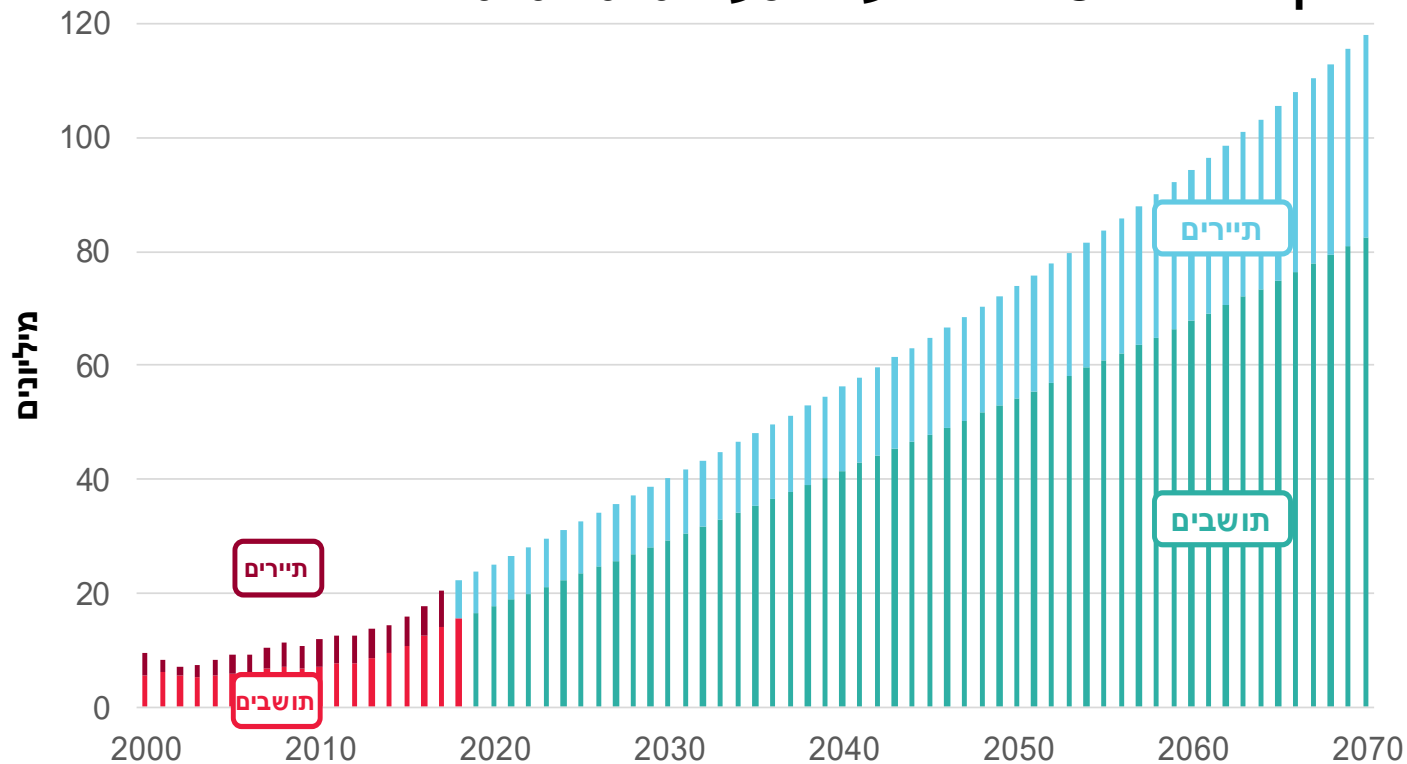
2. בטווח ארוך יש צורך בנמל תעופה בינ"ל שיספק מענה לתנועת נוסעים עתידית

- הקיבולת המרבית הפוטנציאלית של נתב"ג היא 35 מיליון נוסעים.
- על פי תחזית BDO, נתב"ג צפוי להגיע לשיא קיבולת נוסעים בשנת 2027 לערך.
- תוספת הקיבולת הנדרשת היא כ- 36.5 מיליון נוסעים בשנת 2050 וכ- 80 מיליון נוסעים בשנת 2070.
- מאחר ורמת דוד מוגבל לכ-20 מיליון נוסעים, היא אינו יכול להוות מענה לצרכי המשק העתידיים, ויביא למצב של חוסר קיבולת כבר בשנת 2040.
- יש להקים נמל תעופה בינ"ל במיקום המאפשר הרחבת קיבולת בעתיד על מנת לספק מענה לתנועת הנוסעים החזויה

נמל תעופה ברמת דוד לא יספק מענה מספק לצרכי המשק בעתיד הקרוב

סיכום מנהלים –

2. טווח ארוך - תחזית BDO לתנועת נוסעים 2020-2070



2070	2060	2050	2040	2030	2020	mPAX
82.4	67.7	54.2	41.6	29.3	17.7	תושבים
35.6	26.5	19.7	14.7	10.9	7.4	תיירים
118.0	94.2	73.9	56.2	40.2	25.1	סך הכל

3. טווח ארוך – נמל התעופה החדש יצטרך לשרת מטוסים רחבי גוף

- כ- 25% מכלל ההיצע (Available Seats) של חברות התעופה הפועלות בנתב"ג הוא במטוסים רחבי גוף. ללא מענה למטוסים רחבי גוף:

- עודף ביקוש עתידי לסלוטים בשעות שיא – ללא נמל תעופה נוסף המשרת מטוסים רחבי גוף, מדינת ישראל לא תוכל לתת מענה לביקוש לסלוטים בשעות המבוקשות בתקופות שיא (לדוגמא, טיסות לילה לניו-יורק בעונת הקיץ).
- פגיעה ביכולת של אל על להתחרות – כ- 40% מ-ASK של אל על הוא במטוסים רחבי גוף. ללא יכולת לפעול מנמל תעופה, תפגע היכולת של אל על להתחרות מול חברות תעופה אחרות.
- העדר פתרון לבעיית רעש מטוסים – ללא פתרון לפעילות מטוסים רחבי גוף מחוץ לנתב"ג, ימשיכו תושבי עוטף נתב"ג לסבול מבעיית הרעש שתלך ותחמיר לאורך השנים.
- ניתוח תחבורתי שגוי – ניתוח זמני ההגעה שנעשה לא משקלל את העובדה שכ- 25% מכלל הביקוש של הצרכנים הוא במטוסים רחבי גוף שלא יכולים לפעול ברמת דוד. יש להניח כי ניכוי כמות נוסעים זו תשנה מהותית את התוצאות.

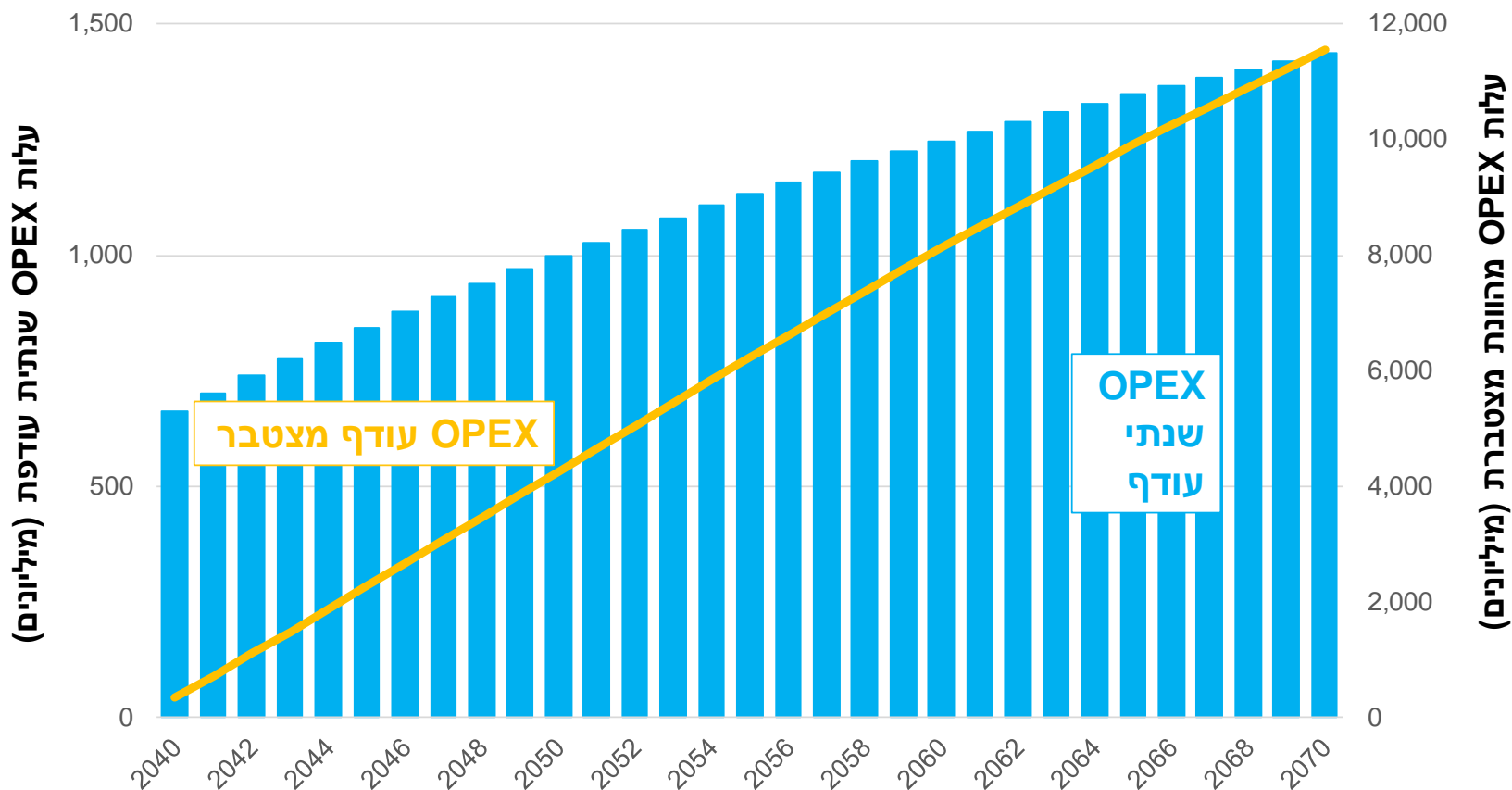
נמל תעופה ברמת דוד לא נותן מענה לתשתית הנדרשת למטוסים רחבי גוף

3. היעדר כדאיות כלכלית להפעלת שני נמלי תעופה ברמת דוד ובנבטים

- נמלי תעופה נהנים מיתרונות משמעותיים לגודל הן בהקמה והן בהפעלה.
- ככל שקיבולת הנוסעים הראשונית שנבנית גדולה יותר, כך פוחתת עלות ההשקעה הנדרשת לכל מיליון נוסעים. השוואה בינלאומית מלמדת כי עלות הקמת שני נמלי תעופה בקיבולת מרבית של 20 מיליון תנועות נוסעים כל אחד, גבוהה **בכ- 4.1 מיליארד ₪** בהשוואה לעלות הקמת נמל תעופה אחד בקיבולת מרבית של 40 מיליון נוסעים. זאת, מבלי להביא בחשבון הפרש אפשרי בעלות הקמה בשל מיקום שונה.
- ככל שהיקף הפעילות בנמל התעופה גדול יותר, כך גדלים היתרונות לגודל בהפעלה וקטנה העלות השולית. ההשוואה בינלאומית מלמדת כי הפעלת שני נמלי תעופה במקביל גורמת לאובדן יעילות בשיעור של עד 25%. הערך הנוכחי של אובדן היעילות מסתכם **בכ- 11.5 מיליארד ₪**.

הקמת נמל תעופה ברמת דוד היא איולת כלכלית שמחירה כ- **15.6 מיליארד ש"ח**

3. היעדר כדאיות כלכלית – עלות עודפת בהפעלת שני נמלי תעופה



3. היעדר כדאיות כלכלית להפעלת שני נמלי תעופה ברמת דוד ובנבטים

- העלות הכלכלית העודפת בסך של כ- 15.6 מיליארד ש"ח נסמכת על קיומם של יתרונות לגודל בהקמה ובהפעלה ולא כולל חסכון נוסף בעלויות הקמה בנבטים בהשוואה לעלויות הקמה ברמת דוד כתוצאה מתשתיות קיימות, תנאי שטח, פיזור אוכלוסייה ועוד.
- לפי דו"ח שטיינמץ-עמינח, עלות הבינוי בנבטים נמוכה משמעותית מעלות הבינוי ברמת דוד.*
- לפי דו"ח שטיינמץ-עמינח, סך כל הפער עלויות בהקמת נמל תעופה ברמת דוד, לעומת הקמתו בנבטים הנאמד בכ- 18 מיליארד ₪.*

*דו"ח שטיינמץ-עמינח, עמ' 5. יודגש כי לא בחנו את הנחות הבסיס שלו, הנתונים ששימשו אותו ומסקנותיו.

4. הכדאיות למשק הלאומי מהקמת נמל תעופה בנבטים

- הקמת נמל תעופה גדול בנבטים (ברמה 1) תאפשר יצירת "אירוטרופוליס", המרכז עסקים המספקים שירות לנמל התעופה ולחברות התעופה, שירותים לנוסעים ומגורים של עובדי נמל התעופה וספקי השירות השונים.
- אירוטרופוליס כוללים עורף לוגיסטי של מחסנים לסחורות, בתי מלון, מרכזי קונגרסים מסעדות, חבורת היי-טק, תעשייה זעירה עוד.
- אירוטרופוליס מאפיין נמלי תעופה גדולים המשרתים לכל הפחות 50-60 מיליון נוסעים. בין השאר ניתן לזהות אירוטרופוליס בקרבת סכיפול (הולנד), או'הייר (שיקגו), הרטספילד-ג'קסון (אטלנטה), צ'נגי (סינגפור) ועוד.

בשל היעדר קרקע פנויה אין היתכנות כלכלית להקמת אירוטרופוליס בקרבת רמת דוד

4. הכדאיות למשק הלאומי מהקמת נמל תעופה בנבטים

- נמל תעופה חדש (בכל מיקום) יחייב הקמת רכבת מהירה ייעודית ממרכז הארץ, בדומה לכל נמל תעופה גדול בעולם.
- רכבת מהירה (300 קמ"ש) צפויה לקצר את זמן הנסיעה ממרכז הארץ לנבטים לכ- 30 דקות.
- רכבת מהירה, יחד עם מימוש תכנית הפיתוח של רכבת ישראל לשנת 2040 והמשך כביש 6 דרומה מצומת שוקת, מבטיחים שמספר התושבים המרוחקים עד 90 דקות מנבטים שווה למספר התושבים המרוחקים זמן נסיעה דומה מרמת דוד.

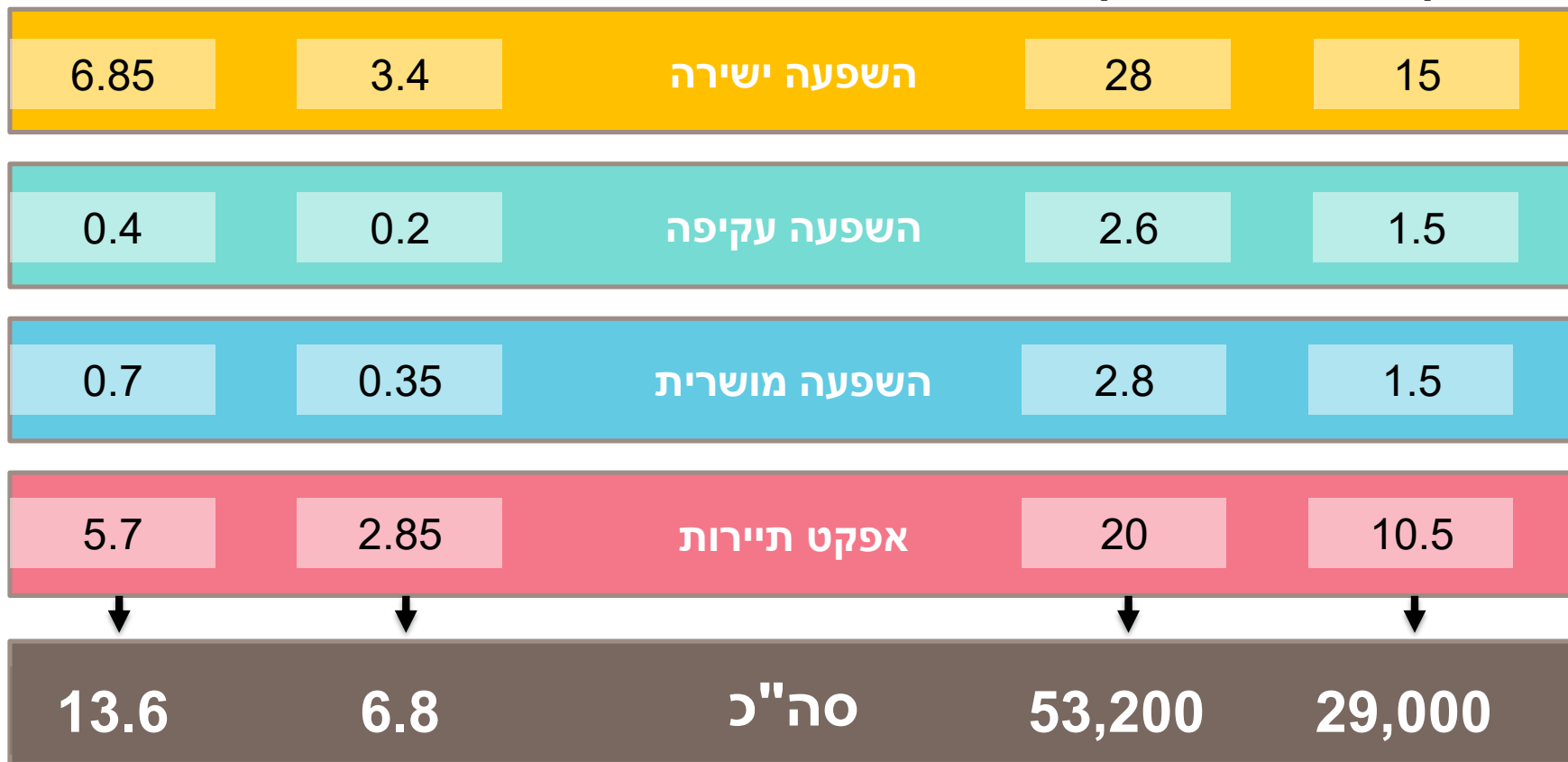
אין נימוק תחבורתי (חסכון בזמן) להעדפת רמת דוד על פני נבטים

4. הכדאיות למשק הלאומי מהקמת נמל תעופה בנבטים

- הקמת נמל תעופה בנבטים תתרום תרומה משמעותית לכלכלת הדרום.
- נמל תעופה בנבטים אשר ישרת 20 מיליון נוסעים יוסיף לאזור הדרום כ- 30,000 משרות ויגדיל את התוצר האזורי **בכ- 6.8 מיליארד ₪**.
- נמל תעופה בנבטים אשר ישרת 40 מיליון נוסעים יוסיף לאזור הדרום יותר מ- 53,000 משרות ויגדיל את התוצר המקומי **בכ- 13.6 מיליארד ₪**.
- מאחר וברמת דוד לא ניתן להקים נמל תעופה מרכזי נוסף (ראו דו"ח Mitre) אלא רק נמל תעופה משלים, התרומה הכלכלית שלו לאזור הצפון צפויה להיות נמוכה בהשוואה להקמת נמל תעופה מרכזי נוסף בנבטים.

נמל תעופה נבטים יהווה עוגן כלכלי משמעותי באזור הדרום

4. כדאיות למשק הלאומי – תועלת כלכלית מהקמת נמל תעופה בנבטים



מיליארדי ש"ח

תוספת משרות