

תוכן העניינים

עמוד

מבוא.....	3
סקירת ספרות.....	3
הצגת הנושא.....	7
סקר ומתודולוגיה.....	9
ממצאים וניתוח.....	9
סיכום.....	14
מקורות.....	15
נספח.....	17

מבוא

עבודה זו דנה בחברות הלואו קוסט – אלו שהחלו לקום באמצע העשור הראשון למאה זו, במטרה לחסוך בעלויות טיסה ולהביא לכך שיתאימו לכל כיס. היעד של החברות היה להגדיל באופן ניכר את כמות הנוסעים בין מדינות ובטיסות פנים ולהביא לכך שכסף לא ימנע את אפשרויות הטיסה, עד כדי שהיא יכולה להיות דומה מבחינת המחיר לאפשרויות תחבורה אחרות.

חברות אלו הצליחו להגיע לנתחים גדולים בשוק ולצמוח יפה. באמצע העשור הקודם התרחש משבר בקרב מספר חברות כאלה, כמו אייר ברלין למשל שפשטה רגל. עם זאת נראה בעבודה כי ההתנהלות של רבות מחברות אלו טובה משל חברות גדולות ולכן חלק ניכר מהם החזיקו מעמד יפה גם בתקופת הקורונה.

לאחר סקירת ספרות, ייסקרו צעדים שנעשו בקרב חברות אלו כדי לשרוד ואפילו להפוך את המשבר להזדמנות

סקירת ספרות

המודל העסקי של חברות הלואו-קוסט מבוסס היטב ומהווה נתח גדול מהתעופה האזרחית המערבית, במיוחד באירופה. כדי להבין מדוע היא הוכיחה את עצמה בצורה כה מוצלחת, פותח מודל תיאורטי המנצל את האופי הדו-צדדי של טיסות שמתווכות בין היצע וביקוש לסחורות ושירותים, פרט לטיול עצמו. חברות התעופה מציעות טיסות באיכות שונה ועשויות לחתום על הסכמים עם ספקי סחורות ושירותים ביעד על מנת לסבסד ולטפח ביקוש מצד נוסעי הספק כמו בשווקים סטנדרטיים דו-צדדיים. ללקוחות המטיילים חשובה הצריכה ביעד ואיכות הטיסה. מכאן שלאיכות פלטפורמת חברת התעופה יש ערך מהותי למטיילים. המחקר מראה שרק נוסעים בעלי הכנסה נמוכה טסים עם חברות תעופה בעלות נמוכה (Serio et Al., 2018).

מחקר אחר בדק העדפות הנוסעים בעלות נמוכה בטיסות ארוכות טווח (LCLH) ושירות מלא (FSC) בשוק הטרנס אטלנטי. 1412 נוסעים נחקרו בשדות התעופה הבינלאומיים בלוס אנג'לס ובסיאטל-טקומה. הגורמים הבסיסיים המורכבים ממאפייני נסיעה לנוסעים היו: תפועל, נוחות, עלייה למטוס, שירות ותזמון טיסה, יחד עם משתנה, טיסה. שביעות רצון מהטיסות (עדיפות מספר 1) ונוחות (עדיפות מספר 2) השפיעו על בחירת חברת LCLH, בעוד שביעות רצון משירות (עדיפות מס 3) ותוכנית טיסה (עדיפות מספר 4) השפיעו על בחירת טיסות קצרות טווח FSC. לשני סוגי הספקים יש מקום בשוק הטרנס-אטלנטי, אם כי נאמנות הנוסעים הייתה חזקה יותר בהצעת FSC יותר מאשר הצעה של LCLH (55%). (Hunt & Truong 2019).

מחקר אחר מציג ניתוח של אסטרטגיות התחרות בעלות נמוכה (LCC) לשווקים המקומיים של קונטיננטל ארה"ב (CONUS). באמצעות נתוני לוח הזמנים של OAG משנת 2005 עד 2015 נותחו מגמות שלפני ואחרי המיתון בהצעות טיסות LCC בהשוואה לחברות המקבילות העיקריות של הספקים מבחינת מספר השווקים הנגישים לתחרות, תדירות הטיסה ומבני התחרות של שווקי השירות. התוצאות מראות כי מרכזי LCC מגדילים את מספר השווקים המוגשים משדות תעופה גדולים ונכנסים לשווקים תחרותיים ביותר. התוצאות מצביעות עוד על כך ש-LCCs ואסטרטגיות מובילות התפתחו באופן שונה במהלך תקופת המחקר, כאשר LCCs עלו על חברות תעופה גדולות במונחים של שווקים חדשים שנכנסו, בעוד שחברות תעופה גדולות קיבלו נתח תדר טיסה גדול יותר בשווקים שהם כבר משרתים. התוצאות מצביעות בבירור כי בסך הכל חברות ה-LCC עדיין צומחות למרות התגברות התחרות מול חברות תעופה גדולות. עם זאת, עדויות מצביעות על כך שכל אחד מארבעת LCC הטובים ביותר אימץ אסטרטגיות הפעלה שונות כחלק מהמודל העסקי שלו במהלך תקופת המחקר. (Atallah et Al.2018)

ניידות היא אחד המאפיינים של החברה המודרנית. העולם כיום, למרות חוסר הוודאות שמביאה הגלובליזציה הוא מציאות מחוברת של רשתות, פיזיות וירטואליות. באירופה ניידות זו גבוהה מבעבר עקב ייסוד קווים ותדרים של חברות תעופה, בעיקר של חברות התעופה בעלות נמוכה (LCC). פורטוגל היא אחת המדינות שצמחו מבחינת מסלולים חדשים, יעדים חדשים ובעיקר לקוחות חדשים עם השפעות כלכליות באזורים. במהלך העשור האחרון, LCC בשדה התעופה פורטו (OPO) הגבירו את נפח התנועה שלהם בכ-260%. האבולוציה של נמל התעופה OPO, שנוצרה על ידי LCC, גרמה לכך ששדות תעופה אזוריים אחרים עקבו אחר מגמה זו וחוו גם הם השפעה נטו חיובית וגוברת על הכלכלה המקומית שלהם. הנושא העיקרי של מחקר זה הוא לנתח את ההתפתחות של תעבורה אווירית LCC בשדה התעופה פרנסיסקו סה קרניירו ב-OPO וההשפעה הכלכלית שלה על אזור ההשפעה של שדה התעופה זה. עורכי המחקר משתמשים במודל ניתוח עלות-תועלת כדי לקבוע את העלויות, התועלות וההשפעה נטו של נתיבי עלות נמוכה על התפתחות הכלכלה המקומית בין 2005 ל-2012. (Costa & Almeida 2018).

מחקר אחר בוחן את גמישות המחירים של הביקוש בתעשיית חברות הלווא-קוסט האירופית (LCC) על ידי ניתוח תעריפים שפורסמו באינטרנט לכל טיסות איזיג'ט היוצאות משדה התעופה אמסטרדם סכיפהול לכיוון 21 יעדים באירופה בין מרץ לספטמבר 2015. התוצאות מראות כי גמישות המחירים של הביקוש משתנה מאוד בממדים שונים, החל מ-0.535 עבור המסלול הממוקם בעסק של המבורג (גרמניה) ועד -1.915 עבור המסלול הפנוי של ספליט (קרואטיה). גמישות המחירים נמצאת גם גבוהה יותר בהזמנות שבוצעו יותר ימים מראש, בהזמנות ויציאות המתרחשות בסופי שבוע ובטיסות הממריאות במהלך ארוחת הצהריים ובתקופת הקיץ. כל התוצאות עולות בקנה אחד עם ההתנהגויות השונות של נוסעי הפנאי והעסקים והגידול המתמשך במרכיב העסקי של תמהיל הנוסעים LCC. (Morlotti et Al, 2017).

במקביל, בדרום מזרח אסיה גדלה התעבורה האווירית בקצב יוצא דופן עקב הופעתן של רשתות תעופה בעלות נמוכה המשרתות קהל רחב בהרבה של נוסעי אוויר: מהגרי עבודה, סטודנטים, גמלאים, עולי רגל ותיירים על סף מעמד הביניים. מחקר שנעשה בוחן כיצד שדות תעופה בדרום מזרח אסיה - יחד עם היעדים שהן משרתות - עוצבו מחדש כדי לענות על צרכיו של ציבור הטסים שהולך ומתרחב במהירות. באמצעות עבודות שטח המתבצעות בבנגקוק, קואלה לומפור וסינגפור, נבחן הפיתוח של טיפולוגיות אדריכליות ומערכות תחבורה נמוכות הטכנולוגיות המתאימות לנוסעים חסרי הידע הבסיסי והתשתיות הטכניות הדרושות לטיסה: כגון כרטיס אשראי, אינטרנט לגישה נוחה למידע, הכרות עם נהלי הצ'ק אין, או דרך להגיע לשדה התעופה. הופעתן של תשתיות בעלות נמוכה זו שינתה מחדש באופן מהותי את