

המחלקה הראשונה עומדת להיכחד; איך הפכה מפנטזיה למשקולת מיותרת?

ניצן סדן, 14.10.17 כלכליסט

המחלקה הראשונה נולדה עם תחילת התעופה האזרחית ב-1905, אם כי בימים ההם לא קראו לה כך: הטיסה הייתה דבר יקר להפליא וחברות השתמשו במטוסים בעיקר להעברת דואר. לצד משלוחי המכתבים, ניסו חברות התעופה להרוויח מהצד, ממיליונרים מפונקים שלא רצו לנסוע ממדינה למדינה ברכבת: בכל מטוס דואר גדול דיו היו גם כמה מושבים דחוסים לנוסעים - וכרטיס עלה יותר ממכונית.

בשנות העשרים והשלושים גדלו המטוסים, ירדו המחירים, אפשר היה להכניס יותר נוסעים והרווחים צמחו. חלק מהמטוסים התבססו על תצורה של ספינת טיס - כלומר מטוס שממריא ונוחת מימים ואגמים - מה שאפשר תדלוק מספינות, וכך נולדו קווים בינלאומיים שקישרו, למשל, בין ארה"ב וברזיל.

מלחמת העולם השנייה חוללה שורת מהפכות בתעופה, ביניהן התייעלות המנועים ועליית המפציץ ארוך הטווח. הוא היה זה שהעניק למטוס הנוסעים את תצורתו ככלי רב מנועי בעל גוף רחב.

המלחמה גם שירשה את המטוס בתודעה הציבורית; אם לפניו, אנשים ראו מטוסים פה ושם, פתאום הם מילאו את השמיים וכל אחד הכיר מישהו שעבד במפעל מטוסים זה או אחר. הביקוש לטיסות נוסעים הרקיע שחקים.

בשנות החמישים הגו אנשי שיווק אמריקאים רעיון יצירתי: מי שקונה כרטיס מראש נערך לטיסה והוא ככל הנראה תייר; אבל מה עם מי שצריך כרטיס מהיום להיום? למשל, אנשי עסקים שגם לא משלמים מכספם על הנסיעה? כך נולדה מחלקת הביזנס: השירות במטוס נשאר אותו שירות, אך ההזמנה המיידית עלתה 20% יותר.

עם הזמן, למדו חברות התעופה שמחלקות העסקים מכניסות להן את רוב הרווחים - והחלו להציע שירותים משופרים לנוסעים בהן, בדמות ארוחות משופרות, מושבים מוגדלים ועוד. בהתאם, טיפסו מחירי הכרטיסים.

במהלך שנות השישים הופיעה המחלקה הראשונה באופן סדור - בה הכל היה הכי גדול והכי יקר. ובנוסף, היה למחלקה כזו מסר שיווקי חזק: אצלנו, מי שמשלם כמו מלך טס כמו מלך. המהלך הזה יצר ויכוח בין כלכלנים ואנשי שיווק: הראשונים טענו שאין טעם במחלקות אלה, משום שהן תופסות הרבה נדל"ן-מטוס ולא מכניסות די כסף מכל מטר רבוע. האחרונים טענו שעם הזמן, יעלה מחיר הכרטיסים שיסכימו הנוסעים לשלם, וששירותי מחלקה ראשונה תורמים ליוקרה ולמיתוג של החברה.

בסוף שנות השבעים הופיע מטוס שסתם לכולם את הפה: הקונקורד הבריטי-צרפתי. היה זה מטוס שכולו מחלקה ראשונה: הכי מפואר, הכי מהיר, הכי שונה ומיוחד; אנשים פינטזו על טיסה בו, כשכל מטוס נשא רק מאה איש.

חברות התעופה הבינו שזהו, המחלקה הראשונה אבודה: מעכשיו, מי שיש לו כסף ורוצה לטוס בסטייל, ירוץ לקונקורד; בניגוד למחלקות הראשונות במטוסיהן, הקונקורד מציג ערך מיוחד - הוא מהיר פי כמה. זאת, בעוד המחלקה הראשונה במטוסים אחרים לא מגיעה ליעד לפני מחלקת התיירים. החברות העלו דרישות למטוסי נוסעים גדולים יותר, בתור תגובה לכל הכסף שצפו להפסיד מהתחרות עם הקונקורד.

אבל עם הזמן התברר שהקונקורד הוא פלופ פראי; כל נוסע אמנם שילם הרבה כסף, אבל המטוס שתה פי 3 יותר דלק ממטוס סטנדרטי והתחזקה שלו הייתה יקרה פי 2. בריטיש איירווייז ואייר פראנס, מפעילות הקונקורד, הפסידו עליו המון כסף ולא רצו לבטל אותו, מטעמי יוקרה ותדמית.

עם כישלון הקונקורד, צהלו אנשי השיווק: עתה יוכלו להקצות הון למחלקה הראשונה, שראו כפרה חולבת. בואו נכניס מיטות, בואו נכניס בר, בואו נכניס כסף. הכלכלנים, מצדם, לא הצליחו לצנן את ההתלהבות של המרקטינג. כתוצאה מכך, המחלקה הראשונה גדלה, הכילה פחות נוסעים למ"ר, ועלתה הון לחברות.

הקונקורד הובא סופית למנוחות ב-2003; בשנים האחרונות, עם מהפכת הדאטה, הפכו ארגונים לחכמים יותר והערכות מדויקות מבעבר. ומספרים, מנצחים את האופטימיות. משום שככל שיש יותר כלי ניתוח דאטה, תחזיות מחזור וצפי עלויות דלק (ההוצאה הכי גדולה של חברות התעופה) - לכלכלנים יש יותר ראיות לכך שהמחלקה הראשונה היא כאבן ריחיים על צוואר החברות.

בואו נדבר במספרים: קחו למשל מטוס בואינג ER 777 שטס מלונדון לניו יורק, בתצורה סטנדרטית של ארבע מחלקות (על פי נתוני עלות ממוצעת ממרץ האחרון, בחברת בריטיש איירוויז). יש בו 124 מושבי תיירות (876 דולר לכרטיס) ו-40 מושבי תיירות פלוס (2,663 דולר) שמכניסים יחד 212,192 דולר; 48 מושבי מחלקת העסקים (6,723 דולר לכרטיס) שמכניסים 322,704 דולר. והמחלקה הראשונה? יש בה 14 מושבים שכל אחד עולה 8,715 דולר והיא מכניסה 122,010 דולר.

בתכל"ס, מושבי המחלקה הראשונה הם בזבז של נדל"ן-מטוס. הרווח מכל מ"ר בה נמוך יחסית למחלקת העסקים. למעשה, במקומה היה אפשר להגדיל את מחלקת העסקים ב-50 מושבים נוספים ויותר מלהכפיל את ההכנסה הנומינלית שלה בכל טיסה.

וכאן נכנס לתמונה השיקול הקר: אם גם כך כמעט אף אחד לא טס פירסט קלאס, איזה ערך יש לה מבחינת מיתוג? ולכן, חברות התעופה כבר התחילו להיפטר ממנה. קחו את מטוסי הדרימליינר 787 שקנתה אל על לאחרונה: אין בהם בכלל מחלקה ראשונה.

יש סיכוי קטן שהמחלקה הראשונה תחזור, אבל בתצורה קונקורדית: מטוס נוסעים על קולי שכולו פרימיום ונועד עבור המפונקים שבמפונקים. ישנם כמה מיזמים כאלה, כמו [הסטארט-אפ Boom](#) (שם קצת מטריד ליצרן מטוסי נוסעים) שגייס הון מריצ'רד ברנסון.

ואולם, אף אחד מהם לא יצליח עד שתתקיים פריצת דרך בתחומים הבאים: הנדסת חומרים (עיצוב גוף שלא יסבול מבלאי קיצוני שנוצר מהתחממות כתוצאה מטיסה על קולית); אוירודינמיקה (תצורה שתהיה יעילה דיה כדי להשיג מקסימום ביצועים); הנעה (מנועי הטורבו-מניפה אינם יעילים במהירות על קולית, ומנועי טורבו סילון פשוטות דלק); ורגולציה (אף מדינה לא תרשה לבצע בום על קולי בשטחה, ולא כל הטיסות מתבצעות מעל לאוקיינוסים). מתי כל זה יקרה? אני לא יודע; טובים ממני עובדים על כל אלה ללא הפסקה כבר יותר מחמישים שנה.

בשורה התחתונה, אין ערך אמיתי לפירסט קלאס, חוץ מהזכות לספר שטסתם בה ולצלם כמה תמונות טובות לאינסטגרם; וזה ממש, אבל ממש לא מצדיק את המחיר. טיסה נעימה!