



המכון ליחסי ישראל - אפריקה
Israel - Africa Relations Institute

קווי תעופה ישראל – אפריקה: תמונת מצב והמלצות

מאת סימון סרוסי, דניאל סאקה מבומבה ואן-סופי סבן-בקאש

©המכון ליחסי ישראל - אפריקה

נובמבר 2024

1. תמצית מנהלים

הרחבת קווי התעופה בין ישראל לאפריקה נתקלת במכשולים משמעותיים, בעיקר כאלה הנוגעים לשיקולים כלכליים, מגבלות על גישה אווירית ועלויות אבטחה גבוהות. הביקוש הנמוך לנוסעים נותר מכשול מרכזי; מרבית הקווים אינם יכולים לייצר את התנועה הנדרשת לכיסוי הוצאות התפעול, למעט אתיופיה ומרוקו. בנוסף, הגבלות טיסה מעל למדינות ללא קשרים דיפלומטיים עם ישראל, בעיקר בצפון אפריקה, מאריכות את זמני הטיסה ומגדילות את העלויות, במיוחד ליעדים במערב ובמרכז אפריקה. פרוטוקולי אבטחה מחמירים בנמל התעופה בן גוריון בישראל, בשל שיקולי ביטחון, מוסיפים גם אתגרים לוגיסטיים וכלכליים, ומרתיעים נוסעים וחברות תעופה כאחד.

כדי להתמודד עם אתגרים אלו, הגדלת הביקוש לנוסעים היא קריטית. פתרון אחד הוא השקעה בפיתוח נתיבי צליינות מאפריקה לישראל, המיועדים לאוכלוסייה הנוצרית הגדולה באפריקה המעוניינת לבקר באתרים קדושים. ניתן להשיג זאת באמצעות מאמצים משותפים בין משרדי הממשלה והמגזר הפרטי. במקביל, קידום תירות ישראליות ביעדים אפריקנים, כמו קניה וטנזניה, עשוי להגביר את הביקוש לטיסות יוצאות.

שיתופי פעולה עם חברות תעופה מבוססות כמו אתיופיאן איירליינס ורויאל אייר מרוקו יכולים להוביל גם הם לפתרון בטווח הארוך. על ידי ניצול הרשתות הנרחבות של חברות תעופה אלו באפריקה, ישראל יכולה לשפר את החיבוריות מבלי להקים קווים חדשים ישירות, תוך עקיפת המגבלות של הפעלת טיסות משלה בשוק מורכב ויקר.

על ישראל לאמץ אסטרטגיה מקיפה המשלבת קווי תעופה חדשים, השבת קווי תעופה לפעילות, לצד העמקת היחסים דיפלומטיים, הכלכליים והתרבותיים, בדומה לפעילותה של תורכיה באפריקה, שם השקעות במגזרים מרובים חיזקו את היחסים במידה משמעותית

2. הקדמה

הגידול הדרמטי בנפח התעבורה האווירית באמצע המאה ה-20 הביא עימו שינויים גיאופוליטיים עמוקים. תעופה ותעבורה אווירית הם כלים להקרנת כוח עבור כל מדינה, והם גם בין מכשירי הגלובליזציה העיקריים. דהירגולציה של התעבורה האווירית הובילה להגברת התחרות בין חברות התעופה ברחבי העולם. כדי לשרוד בשוק ההפכפך – הנתון למשברים כלכליים ולמתחים גיאופוליטיים כאחד – פעמים רבות, נדרשות חברות תעופה לייצר שיתופי פעולה. טיסות הינן גם סממן של יוקרה עבור מדינות ואזורים, היות ופתיחת נמל תעופה או נתיבים חדשים בהם ממחישה את חשיבותם ואת הקשר שלהם לשאר המדינה, האזור והעולם. כל בירה לאומית/אזורית שואפת לפתח את שדות התעופה שלה ולמשוך חברות תעופה ונתיבים בינלאומיים.

עבור ישראל, לתעופה הצבאית והאזרחית ממדים אסטרטגיים וסמליים מרכזיים מיום הקמתה. לאור שטחה המצומצם של המדינה, אזורי החוף המאוכלסים בצפיפות והיעדר "עורף", הייתה השליטה באוויר חיונית מבחינה אסטרטגית. באופן סמלי, תעופה אזרחית, ובמיוחד הקמתה המוקדמת של חברת התעופה הלאומית אל על, היא שאפשרה את הגעתם של מאות אלפי עולים לישראל מתחילת שנות ה-50 ואילך; יהודים הגיעו מתימן, עיראק, תוניסיה, מרוקו, אלג'יריה, ומאוחר יותר מברית המועצות לשעבר ומאתיופיה, משם הטיס חיל האוויר הישראלי אלפים במבצעי הצלה היסטוריים משמעותיים.

תעבורה אווירית בין מדינות מהווה הן כלי לשיפור יחסים דיפלומטיים והן אמצעי לביטוי של מתיחות בין המדינות. מייסדי סוכנות האו"ם לתעופה אזרחית, הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (IOCA) שהוקם ב-1944, שאפו "לפתח את כלל היבטי התעופה האזרחית". תעבורה אווירית מוגברת משקפת יחסים חזקים בין מדינות, בעוד שהגבלה או ביטול של קווים משמשים ככלי כאשר היחסים הדיפלומטיים בין מדינות מתדרדרים. חברות תעופה לאומיות דוגמת אל על הן לרוב הישויות האחרונות שעוזבות מדינה במקרה של התמוטטות יחסים דיפלומטיים ולעיתים הראשונות לשוב כשהיחסים מנורמלים.

התפתחותם של קווי תעופה היא מקבילה, במקרים רבים, לגלי הגירה משמעותיים. אין זה מפתיע שאחד הנתיבים הראשונים לאפריקה שמדרום לסהרה חיבר בין ישראל לדרום אפריקה, בה חיה באותה תקופה אחת הקהילות

היהודיות הגדולות ביבשת. יהודים רבים מדרום אפריקה שירתו כטייסי קרב ב"הגנה" טרם הקמת המדינה, וחלקם נשארו לאחר מכן בישראל כדי לסייע בהקמת חברת אל על.¹ כיום, תנועות ההגירה הולכות ונעשות מעגליות, עם מעבר תכוף הלוך ושוב בין מדינות המוצא והיעד. תופעה זו מסבירה באופן חלקי מדוע המסלול הפעיל ביותר בין ישראל לאפריקה כיום מחבר בין תל אביב לאדיס אבבה.

מבחינה היסטורית, באפריקה התקיימה רשת מוגבלת של קשרי תעופה פנימיים, מה שתרם לרמה נמוכה של תיירות וחילופי מסחר בתוך היבשת. המחסור באפשרויות תעבורה נגישות וסבירות בתוך אפריקה מעכב גם את יכולתם של שחקנים בינלאומיים לנהל עסקים ביבשת ומרתיע גופים רב-לאומיים רבים מהקמת מטות על אדמת אפריקה. כמה מוקדים אזוריים, כאדיס אבבה, ניירובי, קזבלנקה ויוהנסבורג, מקשרים בין כמה מבירות היבשת, אך אינם מציעים מענה מספק לאפריקאים ולזרים המבקשים לטוס בין יעדים אזוריים, במיוחד במערב ובמרכז היבשת. עד שתשתפר משמעותית הקישוריות האווירית בתוך אפריקה, תנועה בין-יבשתית תמשיך להיות חיונית לקיום קשרים כלכליים, פוליטיים ותרבותיים ביבשת.

3. קווי התעופה בין ישראל לאפריקה – תמונת מצב

עד שנת 2020 פעלו מספר קווים ישירים בין ישראל למדינות אפריקה, אך רובם בוטלו או הושעו בעקבות משבר הקורונה ולאחר מכן עקב הסכסוך האזורי שנוצר בעקבות מתקפת הטרור של חמאס בדרום ישראל ב-7 באוקטובר 2023.

א. מצרים

החל משנת 2021 ועד למלחמה הנוכחית בעזה², קישרו בין קהיר לתל אביב ארבע טיסות שבועיות של EgyptAir³. במהלך ארבעת העשורים שקדמו לכך, הפעילה Air Sinai, חברת בת של חברת התעופה המצרית הלאומית, קו בין המדינות באופן דיסקרטי, תוך שימוש במטוסים לא מסומנים. הסכם השלום מ-1981 בין ירושלים לקהיר כלל הסכמה לקיום טיסות ישירות בין שתי המדינות. טיסות מזדמנות לשארם א-שייח' בוטלו גם הן לאחר מלחמת ה-7 באוקטובר.

ב. רואנדה

במאי 2019, מספר חודשים לאחר פתיחת שגרירות ישראל בקיגאלי, השיקו שתי המדינות את הקו הישיר הראשון ביניהן. שלוש הטיסות השבועיות, המופעלות על ידי RwandAir, נועדו הן לעודד תיירות ועסקים, והן להפוך את קיגאלי למוקד עבור מטיילים ישראלים ברחבי היבשת.⁴ בנוסף, בשנת 2021 התקיימו מספר טיסות שכר בין שתי המדינות בהפעלת חברות תעופה ישראליות. עם זאת, במרץ 2020 הושעה הקו של RwandAir בעקבות משבר הקורונה, והמאמצים לחדש את הנתיה לא צלחו בשל ביקוש נמוך. במקביל, רכישת 49% מ-RwandAir על ידי Qatar Airways⁵ עלולה לפגוע בהיתכנות לחידוש הקו.

ג. ניגריה

הסכם שירות אווירי דו-צדדי (BASA) נחתם בין ישראל לניגריה בשנת 2013 במהלך ביקורו של הנשיא גוד לאק ג'ונתן בישראל⁶, במטרה לעודד את תיירות הצליינות מניגריה לישראל. ההסכם אושר תשע שנים מאוחר יותר, ובאפריל 2023 פתחה חברת התעופה הניגרית Air Peace קו טיסות בין המדינות.⁷ עם זאת, לאחר

¹ משיחה עם סטנלי מוראיס, מנהל האגף הבינלאומי באל על, ספטמבר 2024

² "Air Cairo suspends flights to Israel amid war in Gaza" באתר Ahram Online, 11.10.23

³ "EgyptAir to launch direct Tel Aviv-Cairo flights next month" באתר Times of Israel, 13.09.21

⁴ משיחות עם פקידים ישראלים בתפקיד ובדימוס, ספטמבר 2024

⁵ "RwandAir says Qatar Airways close to acquiring stake, FT reports" סוכנות רויטרס, 16.06.24

⁶ "Israel, Nigeria to sign flight pact in bid to boost pilgrimages" באתר Times of Israel, 21.10.13

⁷ משיחות עם פקידים ישראלים בתפקיד ובדימוס, ספטמבר 2024

הטיסה הראשונה, פרצה מלחמת אזרחים בסודן, והמרחב האווירי של המדינה נסגר לטיסות זרות. מכיוון שהמרחב האווירי של לוב סגור גם הוא חסום בפני טיסות לישראל, זמני הטיסה הארוכים הפכו את הקו ללא רווחי, והוא בוטל בסופו של דבר. קיים עניין בשיקום הקו, לכשיסתיימו המלחמות בסודן ובישראל.

ד. קניה

בשנים 2019 ו-2020 נעשו מאמצים משמעותיים לפיתוח קו טיסות בין ישראל לקניה על ידי חברת Kenya Airways, אשר בעבר הופעל על ידי אל על, עד לפיגועים במומבסה ב-2002. עם זאת, משבר הקורונה, ביקוש מוגבל ותחרות חזקה מצד Ethiopian Airlines מנעו את התממשות הפרויקט.

ה. איי סיישל

חברת Air Seychelles מפעילה קו ישיר בין תל אביב לסיישל, ובתקופות חגים מפעילות חברות תעופה ישראליות טיסות שכר נוספות מפעם לפעם. מרבית הנוסעים הם תיירים ישראלים המבקרים באיים וזהו אחד הנתבים היחידים בין תל אביב לאפריקה שנותר פעיל במהלך רוב המלחמה בעזה.⁸

ו. טנזניה

ב-2023 ארקיע הפעילה מדי פעם טיסות שכר לזנזיבר ולארושה, שניים מיעדי התיירות המובילים של טנזניה.⁹

ז. מרוקו

בעקבות הנורמליזציה ביחסי רבאט – ירושלים בשנת 2020, החלו חברות התעופה הלאומיות של שתי המדינות להפעיל טיסות ישירות בין מרוקו לישראל. אל על הפעילה את קו תל אביב – קזבלנקה ו-Royal Air Maroc טסה בין מרקש לנמל התעופה בן גוריון עם 15 טיסות שבועיות. ביולי 2023, חברת ארקיע הישראלית אף חתמה על הסכם עם סוכנות התיירות של מרוקו במטרה להוסיף קו שלישי ישיר בין תל אביב לאסווירה.¹⁰ קווי תעופה אלו הושעו עם פרוץ המלחמה. בנוסף, חברות תעופה ישראליות הפעילו טיסות שכר מזדמנות עבור עולי רגל לאתרים יהודיים קדושים במרוקו.¹¹ בשנת 2021 הגיע מספר המבקרים הישראלים בממלכה ל-80,000.¹²

ח. אתיופיה

חברת Ethiopian Airlines מהווה כיום את שער הכניסה העיקרי לנוסעים ישראלים לאפריקה, עם שתיים עד שלוש טיסות יומיות הנושאות אלפי ישראלים לעשרות יעדים ברחבי היבשת. טווח היעדים הרחב של חברת התעופה הגדולה באפריקה מקשה על חברות תעופה אחרות להתחרות בה מבחינת של מחיר ומגוון יעדים. לאל על יש הסכם שיתוף קוד עם Ethiopian Airlines המאפשר לה למכור כרטיסים לטיסות המופעלות על ידי חברת התעופה האתיופית.¹³

⁸ "The airlines that have not yet returned to Israel — and those that have", ג'רוזלם פוסט, 6.10.24

⁹ "טנזניה, אתיופיה וניגריה: אפריקה במוקד חדשות התעופה", Ynet, 30.03.23

¹⁰ "מרוקו אקספרס: ארקיע משיקה קו טיסות ישיר לאסווירה", דה מרקר, 30.07.23

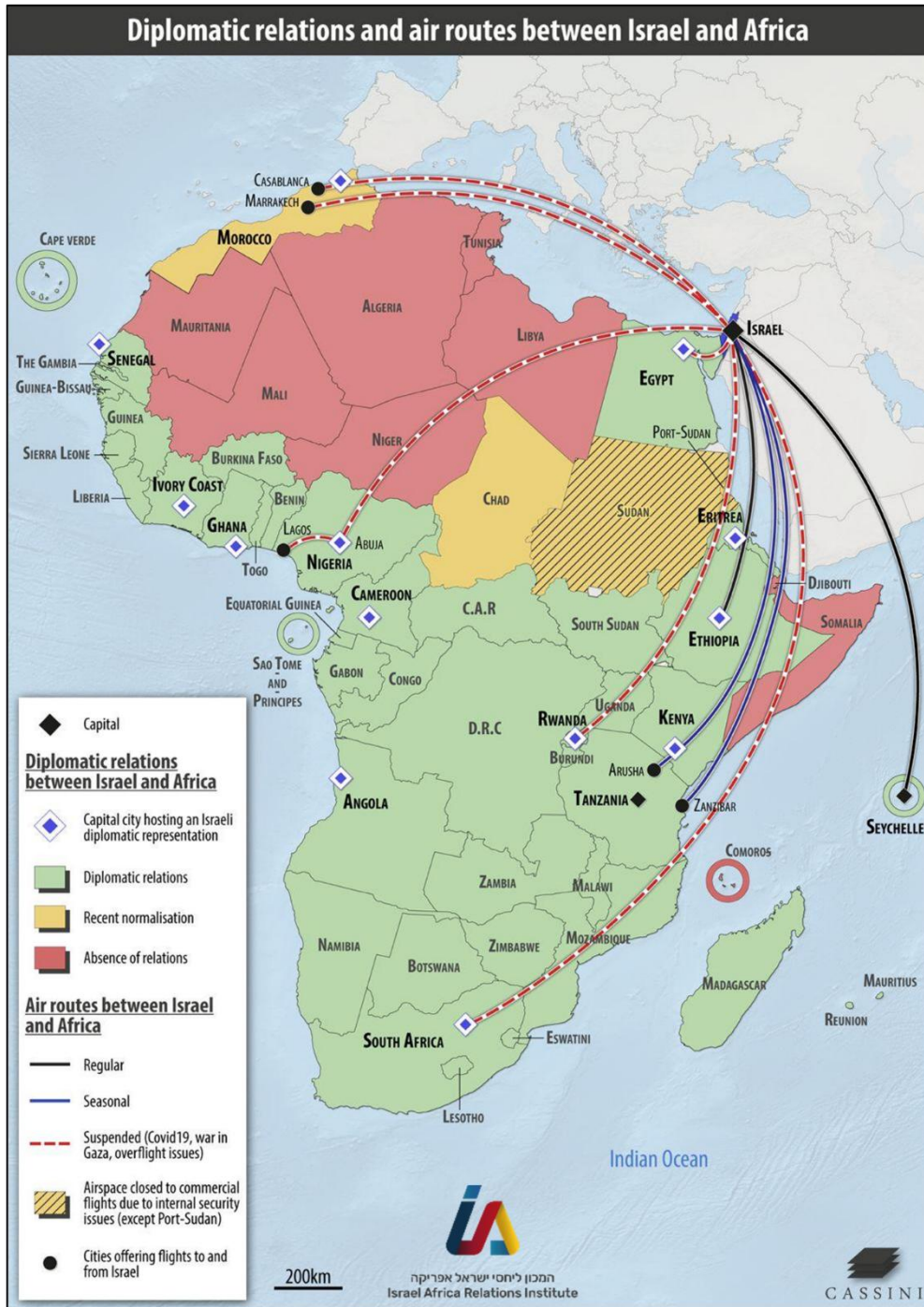
¹¹ משיחה עם סטנלי מוראיס, מנהל האגף הבינלאומי באל על, ספטמבר 2024

¹² "Annual Report 2023", מכון הסכמי אברהם לשלום, 2023

¹³ משיחה עם סטנלי מוראיס, מנהל האגף הבינלאומי באל על, ספטמבר 2024

ט. דרום אפריקה

קו יוהנסבורג-תל אביב היה אחד הקווים הראשונים שהקימה אל על והוא הופעל במשך שנים עם שלוש טיסות שבועיות ששירתו את חברי הקהילה היהודית בדרום אפריקה, תיירים, נוסעים עסקיים ועולי רגל נוצרים משתי המדינות. בעקבות המתקפה ב-7 באוקטובר, חברת התעופה הישראלית צמצמה בהדרגה את הקו, עד ביטולו במרץ 2024 עקב הביקוש הנמוך. עינותה המדינית של ממשלת דרום אפריקה כלפי ישראל וסגירת משרדי אל על ביוהנסבורג מקשות אף הן על היתכנות חידוש הטיסות לדרום אפריקה בעתיד.¹⁴



אילוסטרציה של מפת היחסים הדיפלומטיים בין ישראל לאפריקה וקשרי התעופה, באדיבות חברת [Cassini](#). (המפה אינה משקפת את נתיבי הטיסה בפועל)

¹⁴ משיחה עם סטנלי מוראיס, מנהל האגף הבינלאומי באל על, ספטמבר 2024

4. שיקולים ביצירת קווי תעופה

חברות תעופה מתייחסות למספר גורמים חיוניים בבואן לבחון פתיחת נתיב אויר חדש.

א. הביקוש בשוק

הביקוש בשוק הוא הגורם העיקרי בהחלטה על פתיחת קו חדש. לרוב מבצעות חברות תעופה מחקר מעמיק על תנועת הנוסעים, טווח מחירי הכרטיסים ונתוני תעריפים כדי להעריך את מספר הנוסעים הצפוי בקו. עם זאת, אין די בביקוש גבוה בפני עצמו; על קו חדש לייצר הכנסות מספיקות לכיסוי עלויות התפעול. לכן חברות התעופה צריכות לחזות עלויות, מחירי כרטיסים פוטנציאליים ומקדמי עומס (אחוז המושבים המאויש בכל טיסה).¹⁵

בנוסף על הכנסות מתנועת נוסעים, חברות התעופה יכולות לייצר הכנסה נוספת באמצעות הובלת מטענים, בעיקר בקווים ארוכי טווח או בין מוקדי סחר.¹⁶

ב. תחרותיות

לפני כניסה לשוק חדש, חברות תעופה בוחנות, בין היתר, את הסביבה התחרותית. הבנת המעמד והיתרונות של חברות אחרות הפועלות באותו קו היא קריטית, לצד השאלה אם יש מספיק ביקוש לתמוך בכניסת שחקן נוסף לשוק.¹⁷

במקרים מסוימים, חברות תעופה עשויות לפתוח קווים חדשים ממניעים אסטרטגיים אף אם הרווחיות אינה מובטחת, בתקווה שהקו ירחיב את קישוריות הרשת שלהן או יבסס נוכחות באזורים חדשים. הן עשויות לצפות צמיחה בביקוש באמצעות "אפקט הגירוי", שבו נוכחות של קו חדש מעודדת יותר אנשים לטוס, מה שיוצר ביקוש נוסף.¹⁸

ג. היתכנות תפעולית

על חברות התעופה לוודא שיש ברשותן את המשאבים הנחוצים, בכללם מטוסים, צוות, וזמינות חלונות זמן (סלוטים) בשדות תעופה לצורך הפעלת הקו באופן יעיל. התכנון שלהן צריך להתחשב באילוצים קיימים, כתשתית וקיבולת מוגבלות בנמל תעופה והגבלות על המרחב האווירי. להיבט זה חשיבות מיוחדת עבור טיסות בין ישראל לאפריקה.

¹⁵ "4 considerations airlines must make when planning new routes", Sabre, 3.01.17, מקור: 3.01.17

¹⁶ "Exploring the horizons: A study of unserved air routes to, from and within Africa", Airbus, יוני 2024

¹⁷ "This Is Exactly How Airlines Choose New Routes", travel+leisure, 12.07.23

¹⁸ "Exploratory analysis of air travel demand stimulation in first-time served markets", Journal of Air Transport Management, ינואר 2022

האם יש מספיק ביקוש? (לפחות כ-20 אלף נוסעים בשנה ו/או פוטנציאל לטיסות מטען)	1	כיצד נחליט על הקמת קו תעופה חדש בין מדינות?
כן	לא	
האם יש זכות למעבר בנתיב במרחב האווירי? (I E yosol õy i üz)	אין היתכנות	2
כן	לא	
האם יש פוטנציאל לקו להיות רווחי בנתיב המתוכנן?	אין היתכנות	3
כן	לא	
האם יש רצון מדיני להקמת נתיב תעופה ישיר?	אין היתכנות	4
כן	לא	
האם פתיחת הקו אפשרית מבחינה תפעולית? צי מטוסים זמין, היבטי כוח אדם, קיבולת בשדה התעופה ועוד	אין היתכנות	5
כן	לא	
ניתן להתחיל בהליך האישיורים: ביטחון ואבטחה, אשרות כניסה, הסכמי תעופה וכו'	אין היתכנות	6

5. חסמים בפיתוח קשרי התעופה בין ישראל לאפריקה

מספר מכשולים מרכזיים עיכבו עד כה את פיתוח קשרי האוויר בין ישראל לאפריקה. ניתן לחלקם לשלוש קטגוריות עיקריות:

א. חסמים כלכליים

המכשול המרכזי כיום להקמת קווים ישירים בין ישראל לאפריקה הוא חוסר הכדאיות הכלכלית שלהם. הביקוש לטיסות ישירות לנתב"ג ממדינות אפריקה נמוך מכדי להצדיק פתיחת קווים חדשים ואף שימור חלק מהקווים הקיימים.

נכון להיום, מרבית הטסים בין ישראל לאפריקה הם אנשי עסקים מישראל ועולי רגל מאפריקה. גורם חשוב להצלחת הקו הוא הביקוש בפלח הנוסעים בביקור חברים וקרובי משפחה, המכונה (Visiting Friends and Relatives). עם זאת, יעדים אפריקנים מעטים בלבד – דוגמת מרוקו, דרום אפריקה ואתיופיה, עם הקהילות היהודיות בעלות החשיבות ההיסטורית שלהן – עשויים להיכלל בקטגוריה זו.¹⁹ סטנלי מוראיס, מנהל האגף הבינלאומי באל על, מעריך שבדי שקו יהיה כלכלי, נדרשים לפחות כ-20,000 נוסעים בשנה. מלבד קזבלנקה, מרקש ויוהנסבורג (עד לאחרונה), אין יעד אפריקני שעומד במספרים אלה, כאשר קו תל אביב-אדיס אבבה משמש בעיקר למעבר ליעדים אחרים ביבשת.

הפוטנציאל המרכזי לצמיחה בשוק הנוסעים טמון בעולי הרגל הנוצריים. מיליוני אפריקנים הם נוצרים אדוקים, והם להוטים לבקר בארץ הקודש לפחות פעם אחת בחייהם. בנוסף, הצמיחה הכלכלית המהירה במדינות רבות ברחבי היבשת הופכת את הנסיעה בת-השגה עבור קהל הולך וגדל של אפריקנים. עם זאת, התקציבים היו ונתרו מוגבלים, ולכן לעיתים קרובות בוחרים נוסעים אלה בקווים זולים יותר עם עצירות ביניים, כאלו שמציעות Turkish Airlines-I Ethiopian Airlines, במקום בטיסות הישירות היקרות יותר.²⁰

¹⁹ משיחה עם סטנלי מוראיס, מנהל האגף הבינלאומי באל על, ספטמבר 2024
²⁰ משיחה עם סטנלי מוראיס, מנהל האגף הבינלאומי באל על, ספטמבר 2024

ב. חסמים הנוגעים להיתרי טיסה פוסחת (Overflight)

חוסר היכולת של ישראל להפעיל טיסות החוצות מרחבים אוויריים של מדינות שאין לה איתן יחסים דיפלומטיים מהווה אתגר משמעותי להקמת קווים תעופה ישירים בין ישראל ואפריקה. במשך שנים סירבו לוב, תוניסיה, צ'אד, סודן ואלג'יריה לאפשר גישה למרחב האווירי שלהן למטוסים בדרכם לישראל וממנה, מה שהפך את הקווים הישירים בין ישראל לבין מערב ומרכז אפריקה לבלתי כדאיים כלכלית. חברות התעופה נאלצו לטוס דרך הים האדום ולעקוף את האזור הצפון-מזרחי של אפריקה, מסלול המאריך משמעותית את זמן הטיסה ומוביל לצריכת דלק גבוהה יותר.

הנורמליזציה ביחסים עם צ'אד²¹ ב-2018 ועם סודן ב-2020 פתחה הזדמנויות חדשות לנתיבים אוויריים ישירים בין ישראל למערב אפריקה. ניצול אפשרות זו אפשר לחברת Air Peace הניגרית להשיק באפריל 2023 קו ישיר בין תל אביב לבין לאגוס ואבוג'ה.²² למרבה הצער, בעקבות פרוץ מלחמת האזרחים בסודן מאוחר יותר באותה שנה, סגרה המדינה את המרחב האווירי שלה לטיסות אזרחיות²³, וישראל שוב מצאה את עצמה מבודדת ממרכזים רבים באפריקה.

ללא גישה למרחבים האוויריים של לוב וסודן, טיסות ישירות למרכז ומערב אפריקה נותרות ללא היתכנות כלכלית, אך מספר חברות תעופה מצאו פתרונות יצירתיים לעקוף את מגלות המרחבים האוויריים של מדינות מסוימות על טיסות לישראל. ב-2015 לדוגמה, חלק מהמרחב האווירי של תימן, מעל חופי ים סוף, נסגר לטיסות מסחריות בעקבות ההתערבות הצבאית הסעודית נגד החות'ים. בכך למעשה הושבת קו תל אביב-אדיס אבבה, שכן מטוסים הממריאים מישראל לא יכלו להשתמש עוד בנתיב ים סוף, ובמקביל, האיסור לטוס מעל סודן עדיין היה בתוקף (הנורמליזציה בין חרטום לירושלים התרחשה רק ב-2020). עם זאת, Ethiopian Airlines העלתה פתרון מחוכם, בשלבה עצירת ביניים קצרה בקהיר לטיסות הממריאות מתל אביב, מבלי שהנוסעים ירדו מהמטוס. מהלך זה אפשר לחברת התעופה לשנות את תוכנית הטיסה שלה כך שתכלול מסלול קהיר-אדיס אבבה. בזכות המראה מהמרחב האווירי של מצרים, למטוסים האתיופיים ניתנה גישה למרחב האווירי של סודן, וכך יכולה הייתה החברה להוביל נוסעים ישראלים ליעדיהם.²⁴ פתרון זה היה יעיל, אך גרם להארכת זמן הטיסה באופן משמעותי ולהגדלה ניכרת של העלויות, מה שהפך אותו לבלתי ישים בקנה מידה רחב בטווח הארוך.

ג. חסמים ביטחוניים

אמצעי הביטחון המחמירים של ישראל מעניקים לחברת התעופה הלאומית מוניטין מצוין אך מהווים גם נטל כלכלי ומעשי. מיקומה האסטרטגי בין שלוש יבשות מקנה לישראל את הפוטנציאל להפוך למרכז תעופה בינלאומי מוביל, אך העלויות הגבוהות של הסדרי האבטחה הקפדניים וחוסר הנוחות הכרוך בהם מרתיעות לעיתים קרובות נוסעים מנחיתה בנתב"ג כתחנת מעבר. כתוצאה מכך, קשה לראות את ישראל הופכת למוקד מרכזי לטיסות ישירות לאפריקה בקנה מידה רחב.

6. מסקנות והמלצות

א. פיתוח יחסי ישראל-אפריקה

כיום, הרחבת קשרי האוויר הישירים בין ישראל לאפריקה מוגבלת על ידי היקף הקשרים הכלכליים, הדיפלומטיים והתרבותיים עם רוב מדינות אפריקה. רמת היחסים המצומצמת משפיעה ישירות על הביקוש מצד הנוסעים, אשר משפיע על החלטות חברות התעופה בנוגע לפתיחת קווים חדשים בין ישראל ליעדים באפריקה. נתיבי

²¹ "Netanyahu: Oman and Chad to Allow Israeli Airlines to Fly Over Airspace", כלכליסט, 10.12.18

²² "Nigeria's Air Peace to start nonstop Israel flights in April", רויטרס, 27.03.23

²³ "Sudan extends airspace closure until Aug. 15 due to conflict", רויטרס, 31.07.23

²⁴ אחד ממחברי המאמר טס באופן אישי במסלול זה דרך קהיר ב-2015

אוויר הם אמנם כלי משמעותי לפיתוח קשרים בין מדינות, אך אינו יכול לפעול בחלל ריק. דוגמה מצוינת לכך היא תורכיה: בשני העשורים האחרונים, חברת Turkish Airlines הרחיבה מאוד את רשת היעדים שלה ביבשת, ואפשרה בכך למיליוני נוסעים מתורכיה וממדינות אחרות לטוס לאפריקה. יש לציין שצמיחה זו לוותה בהעמקת הקשרים הדיפלומטיים והכלכליים של תורכיה עם מדינות אפריקה – מאז שנת 2000, ממשלת תורכיה הרחיבה משמעותית את פריסת השגרירויות שלה ברחבי היבשת ואת היקף הביקורים ההדדיים והשקיעה רבות בפיתוח הקשרים הכלכליים, הביטחוניים והחינוכיים, ותוך פחות מעשרים שנה, הגדילה את קשרי הסחר מ-5 מיליארד דולר ל-25 מיליארד דולר.²⁵

לפיכך, האצה של היחסים בין ישראל לבין מדינות אפריקה ברמות השונות חיונית לפיתוח משמעותי של קשרי טיסה.

ב. הגברת הביקוש על ידי פיתוח תיירות ישראלית באפריקה ותיירות צליינות נוצרית מאפריקה

הפוטנציאל לתיירות מאפריקה לישראל הוא עצום. ההערכות האחרונות מצביעות על כך שביבשת יש מעל ל-700 מיליון נוצרים²⁶, רבים מהם מאמינים אדוקים הרואים בישראל את ארץ הקודש. יתרה מכך, צמיחה כלכלית משמעותית בחלקים רבים של היבשת אפשרה את הופעתו של מעמד ביניים מבוסס בעל אמצעים למימון נסיעות בינלאומיות.

השקעה בפיתוח נתיבי צליינות מאפריקה, לרבות באמצעות הנחיית טיולים קבוצתיים לצליינים ושיתוף פעולה בין משרדי התיירות, עשויה לתמרץ את פתיחת נתיבי אוויר נוספים ולחזק את הקשרים בין ישראל לאפריקה.

בנוסף, ניתן לפתח יעדי תיירות נוספים באפריקה גם עבור מטיילים ישראלים. הישראלים ידועים כנוסעים נלהבים, והעלייה בתוצר לנפש בעשורים האחרונים אפשרה את התרחבות התיירות הישראלית לעשרות יעדים חדשים. בשנים 2010-2019, התיירות היוצאת מישראל יותר מהכפילה את עצמה, וגדלה מארבע מיליון נוסעים לשמונה מיליון.²⁷ קידום יעדי תיירות מבוססים באפריקה, כקניה, נמיביה, טנזניה ודרום אפריקה, עשוי להשפיע לטובה על קשרי האוויר עם היבשת. לנושא זה נדרש מחקר נפרד.

ג. שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות

מיקומה הגיאוגרפי של ישראל בין שלוש יבשות – אירופה, אסיה ואפריקה – עשוי, תיאורטית, להקנות לה יתרון בהפיכתה למוקד תעבורה לנוסעים בחצי הכדור המזרחי. אך כדי שתסריט זה יהיה בר-מימוש, על ישראל לערוך שינויים נרחבים, אשר כרגע אינם נראים ישימים, כולל התאמות משמעותיות באמצעי אבטחה, אפשרות לטוס מעל מדינות בעלות רוב מוסלמי, והשקעה מסיבית בחברת התעופה הלאומית.

בעוד שייכתב שניתן יהיה לפתח את חברות התעופה הישראליות באופן משמעותי, נושאים הקשורים לאמצעי בטחון וגישה למרחב האווירי האזורי מורכבים הרבה יותר. לכן שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות מסתמן כדרך היחידה להתגבר על המכשול. ישראל עשויה להתחיל בקיום שיתופי פעולה עם חברות תעופה שכבר מפעילות רשת ענפה של יעדים באפריקה, כפי שעשתה עם חברת Ethiopian Airlines, מה שיאפשר לה להרחיב את הקישוריות ללא צורך בפתיחת קווים חדשים בטווח הקצר.

חברת התעופה הלאומית של מרוקו, המפעילה טיסות ליעדים רבים ביבשת, עשויה להיות שותפה פוטנציאלית נוספת. ניתן לבצע מחקר משלים לצורך הערכת התמחור, בחירת היעדים ותדירות הטיסות לישראל וממנה

²⁵ "Turkey, a New African Power", ORIENTXXI, 18.01.22

²⁶ "Status of Global Christianity, 2024", Gordon Conwell Theological Seminary, 2024

²⁷ "Flight Travel to and From Israel Soared in the 2010s, but Now It Will Come with Guilt", הארץ, 28.12.19

הנדרשים לחברת Royal Air Maroc על מנת להתחרות ב- Ethiopian Airlines וב- Turkish Airlines כאופציה מועדפת על ישראלים הנוסעים לאפריקה.

אודות המחברים:

סימון סרוסי הינו דיפלומט ישראלי. בתפקידיו הקודמים שירת כדובר השגרירות הישראלית בצרפת וכסגן ראש המשלחת הישראלית לקמרון. מר סרוסי הינו בעל תואר שני ביחסים בינלאומיים מאוניברסיטת קיימברידג' ותואר שני במדיניות ציבורית מבית ספר קנדי לממשל באוניברסיטת הארווארד.

דניאל סאקה מבומבה הוא בוגר תכנית המאסטר למנהל ציבורי של בית הספר קנדי בהרווארד לשנת 2024, במסלול לבכירים, שם התמקד בפיתוח בינלאומי והשקעות בתשתיות. בעל 15 שנות ניסיון מקצועי ביעוץ ניהולי ובבנקאות השקעות, כאשר בתפקידו האחרון שימש כמנהל סיכונים בבנק ההשקעות BNP Paribas, תחילה בניו יורק ולאחר מכן בפריז, שם פעל לשיפור עמידת הבנק בתקנות הסנקציות הבינלאומיות. לפני הצטרפותו לתחום הבנקאות, דניאל התחיל את דרכו המקצועית כיועץ בתחום הניהול ב-BearingPoint בפריז. בנוסף, הוא מחזיק בתואר שני בסטטיסטיקה ובהנדסת תוכנה מבית הספר להנדסה Polytech'Lille בצרפת. בומבה הינו יליד הרפובליקה הדמוקרטית של קונגו, גדל בקמרון ומתגורר בפריז.

דר' אן-סופי סבן-בקאש היא מנהלת הוועד היהודי האמריקני בפריז (AJC Paris) ובעבר שירתה כנספחת בשגרירות צרפת בישראל ובמשלחת הקבע של צרפת באו"ם בניו יורק. היא מחזיקה בדוקטורט בגיאופוליטיקה המתמקד בתפיסות ובמדיניות של ישראל כלפי קרן אפריקה