

הרשיונות של קובלט אייר בוטלו ולא הושעו

Posted on 19 באוקטובר 2018 by עירית רוזנבלום



קובלט אייר קיוותה שתוכל להעביר את רשיון ההפעלה לריינאייר. יאט"א ישראל לסוכנים: אל תעבירו את הכסף
Categories: [תעופה](#), [ראשי](#)

Tag: [יאט"א](#), [התאחדות משרדי הנסיעות](#), [חני סובול](#), [קפריסין](#), [אייר ברלין](#), [קובלט אייר](#), [קובי זוסמן](#), [פרימרה אייר](#), [מונארך](#), [לימסול](#)

הרשיונות המסחריים והתעופתיים של קובלט אייר בוטלו ולא הושעו. כך הודיע נציג ממשלתי רשמי, שציין כי מכתב רשמי על כך יועבר לחברה היום, יום שישי. עם זאת מודגש שחברת התעופה היתה זו שפנתה לרשות רישוי התחבורה האווירית (Atla) ולא להיפך.

לפי העיתונות בקפריסין, הבעלים הסיניים של חברת התעופה קובלט החליטו כי "מספיק זה מספיק". ההחלטה להוציא את התקע מפעילותה של קובלט הגיע ישירות מהמשקיעים הסינים של החברה, אשר הבינו שחברת התעופה היא בור ללא תחתית, אחרי שכבר הזרימו לה 100 מיליון יורו בשנות פעולתה. "קובלט עמדה בכל תקנות הבטיחות האוויריות ולא היתה שום סיבה שבגללה יש לבטל את הרישיון. החברה היא שקרקעה את עצמה בידיעה שבעליה הסיניים לא יכניסו אליה יותר כסף", אמרו גורמים המקורבים לנושא.

המקורות אמרו כי הכתובת היתה על הקיר בתחילת אוקטובר, כאשר הוטל שעבוד על שני מטוסים של חברת התעופה, לאחר שקובלט לא הצליח לשלם את דמי החכירה במועד. עלות החכירה החודשית הממוצעת למטוס היא סביב חצי מיליון יורו. אז חילצה החברה הסינית Avic Joy Air, המחזיקה ב-49% מהמניות את קובלט.

לפי שמועות בתעשייה, המשקיעים הסינים כיסו לא רק את החוזים על המטוסים המושבתים אלא גם פיגור אחר ובסך הכל הזריקו עוד 10 מיליון יורו כדי לעזור לחברה לצוף.

אלא שכדי לעבור את תקופת החורף, שבה ההכנסות יורדות בדרך כלל, היתה קובלט זקוקה לעוד 30 מיליון יורו וזה, כך לפי המקורות, היה הקש האחרון עבור המשקיעים הסיניים שהבינו שהחברה תהפוך במהרה לחדלת פירעון והחליטו לחתוך.

התמקדה בקפריסין כשוק עיקרי

לטענת אנשי מקצוע, טעותה האסטרטגית של קובלט, שראתה עצמה כמחליפה של סייפרוס איירווייס, היתה להתמקד בקפריסין כשוק העיקרי ולא להתייחס אליה כאל יעד, אלא שהשוק הקפריסאי אינו גדול דיו.



קו החוף של לימסול בקפריסין. צילום Depoxitphotos

לפי דיווחים, בימים האחרונים היו שיחות על אפשרות לרכישתה של קובלט על ידי חברת הלואו-קוסט ריינאייר. ריינאייר, הרשומה באירלנד, מתעניינת בעיקר ברשיון ההפעלה של קובלט - Air Operator Certificate (AOC) - מה שיעזור לה להרחיב את טווח הטיסות שלה באיחוד האירופי. בנוסף, לקובלט יש הסכם שונה מזה של אירלנד ותאפשר לרינאייר לטוס גם למזרח התיכון ומעבר לו.

זו הסיבה שיו"ר קובלט פנה לרשויות וביקש רק להשעות את רשיון ההפעלה ולא לבטלו כליל, כך שאפשר היה להעבירו לרוכש הבא.

ואילו ממשלת גרמניה מזהירה שהגברת הלחצים התחרותיים בתוך אירופה ומחוצה לה עלולה להוביל לשינויים נוספים בענף התעופה ולפשיטות רגל. כך פורסם בתשובה לשאילתה פרלמנטרית, בעיתון הגרמני "הנדלסבלאט".

הממשלה לא התייחסה לשאלה האם היא תציע סיוע לחברות תעופה אחרות, כמו 150 מיליון היורו לגישור האשראי שסיפקה לאייר ברלין, חברת התעופה השנייה בגודלה בגרמניה, כאשר זו נכנסה לבעיות כלכליות בשנה שעברה.

כזכור, חברת התעופה הנורדית, פרימרה אייר, היא האחרונה שקרסה והתירה אחריה אלפי נוסעים תקועים. ההתמוטטות הגיעה בדיוק לאחר שנה לאחר שחברת מונארך איירליינס הבריטית נפלה קורבן לתחרות אינטנסיבית על הטיסות וירידה בערך הפאונד. אייר ברלין הגישה בקשה לפשיטת רגל באוגוסט 2017.

אז מה יכול לעשות הצרכן הסופי כדי שלא יינזק מקריסות פתאומיות של חברת התעופה שבה הזמין כרטיס?

לדברי מנכ"לית התאחדות משרדי הנסיעות, **חני סובול**, "אני יכולה רק להגיד שייזהר הקונה שבע פעמים. כל מחיר שהוא זול במיוחד צריך להדליק נורות אדומות. אין ביטוח מפני נפילה של חברת תעופה ואי אפשר להישען על סוכן הנסיעות, בוודאי אם כבר העביר את הכסף לחברת התעופה. אפשר רק להיזהר ממצואות".

בכיר בתעשייה נותן לדוגמה את המבצע של WOW לארצות הברית ב-200 דולר. "אין מחיר כזה שנה מראש. זה מכסה טיסה עד יוון, אולי. מחירי הדלק עלו מ-45-40 דולר ל-85-80 דולר.. כרגע חברות התעופה סופגות את העלויות ולא העלו מחירים אבל זה מייצר לחץ מאד קשה ואני צופה שעוד חברות יקרוסו".

ואילו **קובי זוסמן** מנכ"ל יאט"א ישראל אומר בתגובה שהם ביקשו מהסוכנים לא להעביר ליאט"א את הכסף ולהחזיר ללקוחות. "מי שלא שילם עדיין ליאט"א שישאיר את הכסף אצלו".