

יש לדעת: חברות תעופה עלולות לפשוט רגל

Posted on 9 באפריל 2018 by עמי אטינגר



אי אפשר להיות בטוחים שחברת התעופה שבה בוחרים לטוס יציבה מבחינה כלכלית. פשיטות הרגל אינן בלעדיות לחברות גדולות ובינוניות. הן פוגעות בכולן וההיסטוריה מוכיחה זאת

Category: תעופה

ההיסטוריה התעופתית מלמדת אותנו דבר אחד בטוח: שעדיין לא תמו פשיטות הרגל התעופתיות והסיכויים להתפרצותן ממשיכים לרוחש מתחת לפני השטח. לכן, אי אפשר להיות בטוח שחברת התעופה שבה בוחרים לטוס יציבה מבחינה כלכלית. צריך הרבה שיעורי בית ולהיעזר במשרדי נסיעות לפני שבחרים אותה. כל עוד בתחום ההיטס האווירי מתקיימת תחרות חריפה בין עשרות חברות תעופה בינלאומיות סדירות (לגאסי), לואו קוסט ושכר, בתוך בליל של שינויים אקסוגניים, תמיד צפוי שאיזושהי פשיטת רגל תפרוץ בפתאומיות. צריך לזכור - פשיטות הרגל אינן בלעדיות לחברות גדולות ובינוניות הן פוגעות בכולן וההיסטוריה מוכיחה זאת.

מבחר פשיטות רגל

חברת התעופה **Pan American World Airways** או בקיצור **פאן-אם**, הייתה חברת תעופה ענקית בינלאומית, שפעלה בין השנים 1927 ל-1991, כאשר הפסיקה לפעול לאחר עשור של הפסדים כספיים והכרזה על פשיטת רגל. למרות שהחברה אינה קיימת כבר הרבה שנים, היא עדיין זכורה היטב. הלוגו הכחול העגול של החברה נחרט בזיכרון הציבורי ומופיע כיום על תיקי מעצבים כסמל לתיירות יוקרתית. לא פחות מפורסם גורד השחקים של החברה בניו יורק, המכונה עד היום בפי ההמונים - פאן-אם.

חברת התעופה **Trans World Airlines** או בקיצור **TWA**, נוסדה ב-1930 והגיעה לשיאה ב-1980. הקלות רגולטוריות וירידות בהשקעה במטוסים חדשים, פגעו בחברה באופן משמעותי עד שנרכשה ב-1985 על ידי קארל איימן בהשתלטות עוינת. איימן הפך את החברה לפרטית ב-1988 ושילשל לכיסו כ-500 מיליון דולר, בעודו מכניס את החברה לחוב של 450 מיליון דולר. ארבע שנים לאחר מכן, לאחר שאיבדה את הנכסים המשמעותיים ביותר שלה והתמודדה עם חובות עצומים, הכריזה TWA על פשיטת רגל. ב-2001 נרכשה החברה על ידי **אמריקן איירליינס**.

חברת איסטרן איירליינס החלה לפעול ב-1930 והייתה אחת מארבע חברות התעופה המובילות בארה"ב. החברה הפסיקה את פעילותה בשנת 1990 במשך מלחמת המפרץ. ב-2014 החלו סימנים, כי היא שבה לפעילות עם מטוס בואינג 737-800 בטיסות ממיאמי.

המשבר הכלכלי העולמי

בחודש מאי 2008, בעקבות המשבר הכלכלי העולמי ועליית מחיר הדלק, הפסיקה את פעילותה **סילברג'ט**, חברת תעופה בריטית אשר הציעה טיסות במחלקת עסקים בלבד בין לונדון וניו יורק. היא לא הצליחה לקבל מימון חירום בשווי 5 מיליון דולר מחברת Viceroy Holdings. מאז שסילברג'ט החלה את פעילותה ב-2007 היא רשמה רק הפסדים.

אואזיס הונג קונג איירליינס, חברת התעופה המוזלת לטווחים ארוכים, פשטה את הרגל באפריל 2008 והודיעה על ביטול כל טיסותיה. באפריל פשטו רגל גם שלוש חברות תעופה מוזלות מארה"ב: אלוהה, איירגרוף, ATA איירליינס וסקאיבוס.

בשנת 2009 הופרטה חברת **אולימפיק איירליינס** היוונית ובהמשך אותה השנה היא הפסיקה את כל פעולותיה, למעט כמה קווי טיסה פנימיים ביוון וכמה קווים בינלאומיים ליעדים מחוץ לאיחוד האירופי. שבועו על ידי **אולימפיק אייר** - חברה פרטית שירשה אותה, ואשר נקנתה מאוחר יותר על ידי חברת **אג'אן איירליינס**.

סיום המלחמה האמריקנית בעירק ב-2011 וצמצום סדר הכוחות שלה באפגניסטן, גרם לקריסת שתי חברות תעופה אזרחיות, שזכו במכרזים להטסת חיילים אמריקנים למזרח התיכון. החברה-האם המחזיקה ב**וורלד אירווייס** (World Airways) ו**נורת' אמריקן איירליינס**. שתיהן נכנסו להליך Chapter 11 לצורך הגנה מפני נושים וירדו מהבימה.



צילום

Depositphotos

חמש חברות בתוך 10 ימים

בפברואר 2012, בתוך עשרה ימים, פשטו רגל לא פחות מחמש חברות תעופה בעולם. גרמו לכך המשבר הכלכלי

המתמשך באירופה, עליית מחירי הדלק הסילוני בעקבות הסנקציות על אירן, תקנות מנהליות באיחוד האירופי ובארה"ב וצמצומים בתקציב הביטחון האמריקני.

החברה הראשונה שפשטה רגל הייתה **ספנאייר** הספרדית. שהתמחתה בהטסת נופשים מאירופה לאיים הקנריים, לדרום ספרד ולברצלונה. אחריה פשטה רגל חברת תעופה אירופית ותיקה - **מאלב** ההונגרית. גם בספרד וגם בהונגריה פעלו כבר אז חברות לואו קוסט, שהציעו טיסות מוזלות ליעדים של שתי החברות האלה. בספרד הייתה זו **Vueling** ובהונגריה הציעה **Wizz air** אלטרנטיבה זולה יותר.

אחריהן הודיעה חברת התעופה ההודית **קינגפישר** (Kingfisher) כי הגיעה לסף פשיטת רגל, והשעתה את כל טיסות הפנים שלה בהודו, שהיו את רוב הטיסות שהופעלו על ידה. כשחברת התעופה לטיסות מוזלות Indigo השתלטה על חלק ניכר מהשוק של קינגפישר, צברה זו חובות ענקיים וקרסה.

דימוס החברות האמריקניות

בהקשר למתרחש בתעופה האמריקנית יש לציין, כי משנות ה-70 עד שנות ה-2000 גררו רגליים 10 חברות התעופה והתקדמו בקושי לעבר רף האיזון. דימוס הכספים אילץ רבות מהן ליפול לפשיטת רגל ובהמשך להיכנס למיזוגים עם מתחרותיהן. כך קרה באפריל 2013, כאשר בית משפט הפדראלי לפשיטות רגל בניו יורק אישר את המיזוג בין **אמריקן איירליינס ויו.אס. איירווייס**, תחת השם **אמריקן איירליינס**. המיזוג שלהן היה המיזוג הרביעי בקרב חברות התעופה הגדולות בארה"ב בשש השנים שחלפו עד 2013. **דלתא איירליינס** רכשה את **נורת'ווסט**-2008 (שתיהן הגישו בקשה לפשיטת רגל ב-2005), **יונייטד איירליינס** התמזגה עם **קונטיננטל** ב-2010 ו**סאוות'ווסט איירליינס** קנתה את **אייר תראן** (Air Tran) ב-2011.

שנתיים קודם לכן, באוגוסט 2011, הגישה חברת **יונייטד איירליינס** בקשה להגנה מפני נושיה (צ'פטר 11) בבית המשפט לפשיטות רגל בשיקאגו. החברה החליטה ללכת בנתיב של פשיטת רגל כמוצא אחרון להישרדותה, לאחר שהממשל האמריקני סירב להעניק לה 1.8 מיליארד הדולר ערבות להלוואה פדרלית. צ'פטר 11 סייע לה לקבל מימון בהיקף של 1.5 מיליארד דולר מבנקים אמריקניים.

דוגמה נוספת למצב בו פשיטת רגל הובילה להתאוששות של החברה ניתן למצוא בסיפורה של **קונטיננטל איירליינס**, שפעמיים בהיסטוריה שלה נדרשה להגנה מפני נושיה. ההליך הוביל את החברה לקיצוץ משמעותי בעלויות שונות, עד שמוזגה לתוך יונייטד איירליינס.



אייר ברלין

(צילום: אתר החברה)

פשיטות הרגל ב-2017

בחודש מאי 2017 בעקבות דחיית תוכנית ההבראה על ידי עובדי אליטליה, החליטו בעלי המניות לא להזרים יותר הון בעלים לחברה. בעקבות זאת, מועצת המנהלים של החברה החליטה להגיש בקשה רשמית לניהול מיוחד - המקביל להליך של פשיטת רגל, בהתאם לחוק באיטליה. עד היום מתנהלת החברה על חשבון משלם המיסים האיטלקי.

באוגוסט 2017 הגישה אייר ברלין, חברת התעופה השנייה בגודלה בגרמניה, בקשה לפשיטת רגל, לאחר שבעלת המניות העיקרית שלה, חברת אטיהאד איירווייס (Airways Etihad), שבסיסה בדובאי, מסרה, כי לא תספק לה מימון נוסף. זאת, לאחר שנים של ניסיונות להפנותה לאפיקים רווחיים. החברה הפסיקה לפעול באוקטובר 2017.

באותו חודש אוקטובר 2017 קרסה חברת הלואו-קוסט הבריטית מונרך איירליינס וכל טיסותיה הופסקו בחצות. קריסתה אירעה לאחר כישלון שיחות חירום עם רשות התעופה האזרחית הבריטית (CAA - Civil Aviation Authority). מדובר בקריסה התעופתית הגדולה ביותר שהייתה אי פעם בבריטניה.

אנליסטים טוענים כבר הרבה זמן, כי המיזוגים בין חברות התעופה הגדולות בארה"ב יצרו שם יציבות בתעשיית התעופה. אולי זהו תקדים עבור הממונה על ההגבלים העסקיים בארץ, בהקשר לבקשת המיזוג בן ישראיר וסאן דור, חברת הבת של אל על.