

וויזאייר מציתה "מרוץ חימוש": ישראייר תרכוש שני מטוסים רחבי גוף

בתגובה להתקדמות ביוזמה של ענקית הלואו-קוסט להקים בסיס פעילות בישראל, הודיעה חברת ישראייר על מהלך הצטיידות אסטרטגי שיאפשר לה להפעיל טיסות ליעדים רחוקים. מנכ"ל ארקיע התייחס בשיחה עם ynet לאפשרות שטייסים ישראלים יעברו לחברה ההונגרית: "אנחנו משלמים לטייסים 25 אלף אירו, בעוד שוויזאייר משלמת 10,000 אירו"

איריס ליפשיץ-קליגר | אתמול | 27.11.25 13:48 YNET

ההצהרה השאפתנית שהשמיע אתמול (יום ה') יוזף ואראדי, מנכ"ל ענקית הלואו-קוסט וויזאייר, בפגישה עם שרת התחבורה מירי רגב, שלפיה החברה ההונגרית [מתכננת להקים בסיס \(האב\) בנתב"ג כבר בחודש אפריל הקרוב](#), גרמה לטלטלה בקרב חברות התעופה הישראליות שמצהירות כי ייאבקו בכל האמצעים העומדים לרשותן. "מדובר בהליך תקדימי שמעולם לא קרה בישראל וגם לא במדינות אחרות – נותנים לחברה מסחרית להיכנס לשוק המקומי ולהשתלט עליו", אמר מנכ"ל ארקיע עוז ברלוביץ'. "זהו מהלך חמור ואנחנו נאבק בכל האמצעים, כולל בבית המשפט".

ואראדי אמר בתחילת הפגישה לשרה רגב: "בשלוש השנים הקרובות וויז תשקיע מיליארד דולר בשוק הישראלי ותציב בישראל 10 מטוסים חדשים ומתקדמים. בנוסף, על 20 המסלולים הקיימים אנחנו מתכננים להוסיף עוד 50 מסלולים. כמו כן, בשלוש השנים הקרובות נוסיף 4,000 מקומות עבודה בישראל – כ-500 עובדים יקלטו ישירות בוויז, והיתר יהיו גידול בעבודות ישירות ועקיפות".

שרת התחבורה עצמה לא היססה למתוח ביקורת על החברות הישראליות. "זה לא סוד שחברות התעופה הישראליות הפקיעו מחירים ברגעים הקשים של החברה הישראלית וזו מציאות שאי אפשר לקבל אותה", אמרה רגב שהפגינה נחישות להוציא לפועל את הקמת ההאב.

הבוקר חברת ישראייר פרסמה הודעה ובה הדגישה: "אנחנו לא מפחדים מתחרות אנחנו נלחמים על הגינות. על שוויון. על עתיד התעופה הישראלית ועובדיה. בתקופה שבה הציבור הישראלי מתמודד עם יוקר המחיה, ביטחון לאומי ואתגרים כלכליים, האחריות שלנו היא להבטיח שתעשיית התעופה המקומית תישאר חזקה, יעילה, מקצועית ונגישה לכל.

ישראייר: "תחרות צריכה להתנהל בשוויון מלא. המדיניות המוצעת כיום על ידי שרת התחבורה, יוצרת פערים לא מוצדקים בין חברות ישראליות לחברות זרות"

"תחרות אינה איום, היא מנוע צמיחה, שבזכותו הגיע ישראייר למקום השני בנתב"ג, ושילשה את כמות נוסעיה מאז משבר הקורונה ללמעלה משני מיליון נוסעים. אבל, תחרות צריכה להתנהל בשוויון מלא. המדיניות המוצעת כיום על ידי שרת התחבורה, יוצרת פערים לא מוצדקים בין חברות ישראליות לחברות זרות. פערים שפוגעים ישירות בציבור הישראלי, מצמצמים את היצע הטיסות המקומי ומשאירים את ישראל חשופה לתלות בחברות בינלאומיות, שיעלו את המחירים בחדות בהמשך הדרך.

"אנחנו קוראים לשרת התחבורה לתקן את העיוותים באופן מידי: תנאים שווים בהעסקת צוותי אוויר וקרקע זרים, בנתב"ג בדיוק כפי שהיא מאשרת לוויזאייר; חלוקת סלוטים הוגנת בטרמינל 1, על פי גודל החברה, ללא העדפות, ללא פריבילגיות. כיום וויזאייר מקבלת פי שלושה סלוטים מישראייר, אף שישראייר מטיסה יותר נוסעים ממנה ופועלת בקו לאילת.

"ביצוע רפורמות והוזלה משמעותית באגרות ובהיטלים בנתב"ג, כולל מתן הנחות לגידול בפעילות ולא רק לגודל, כנהוג בעולם. רק לאחרונה העלתה שרת התחבורה את האגרות ומיסי הנמל בכ-14 אחוזים בנתב"ג.

"רפורמה אמיתית בביטחון התעופה הישראלית, כפי שהמליץ המל"ל וניצניה מופיעים בחוק ההסדרים, שתחזיר שוויון, תפחית עלויות לציבור ותבטל פערים מלאכותיים שהוטלו על חברות התעופה הישראליות במשך שנים.

"לא ייתכן שהמדינה תעודד את אזרחיה לטוס בחברות זרות, ותדרוש מהחברות הישראליות סטנדרטים ביטחוניים שונים על חשבון החברות הישראליות, תוך שהיא מקשה באופן קיצוני על חברות ישראליות שמחויבות להגנת הנוסעים"

"לא ייתכן שהמדינה תעודד את אזרחיה לטוס בחברות זרות, ותדרוש מהחברות הישראליות סטנדרטים ביטחוניים שונים על חשבון החברות הישראליות, תוך שהיא מקשה באופן קיצוני על חברות ישראליות שמחויבות להגנת הנוסעים. זה לא שוויון. זה לא מקצועי. וזה לא לטובת הציבור."

בנוסף, ישאייר הודיעה גם על "מהלך אסטרטגי משמעותי שיצא לדרך בהנחיית דירקטוריון החברה". החברה הישראלית הודיעה על כוונתה להצטייד במטוסי איירבוס A330 רחבי גוף. דירקטוריון החברה אישר פתיחת מו"מ לרכישת שני מטוסים בעלות של כ-80 מיליון דולר, השקעה משמעותית שמשקפת אמון עמוק בעתיד החברה ובעוצמת השוק הישראלי, נמסר בהודעת החברה. ברצוננו לפתח בשנים הבאות קווים חדשים למגוון יעדי תיירות ונופש, היתרון התחרותי של ישראייר: תאילנד, וייטנאם והפיליפינים, ויעדים ארוכי טווח נוספים בהמשך."

במקביל, מנכ"ל חברת ארקיע, שכבר החל במאבק משפטי עוד לפני הגעתו של מנכ"ל וויזאייר לישראל, התבטא בחריפות בנושא במהלך שיחה עם ynet: "אני בעד תחרות, וחברת וויזאייר מהווה בהחלט תחרות לכל שוק התעופה הישראלי. אבל לא יעלה על הדעת שחברת תעופה זרה תקבל תנאים מועדפים על פני חברות תעופה ישראליות. אחרי הכול, זו חברה פרטית ממדינה זרה – מה שמהווה תקדים חמור ומסוכן למדינה שלנו. מדובר במהלך שבו חברת תעופה הולכת לכבוש את שוק התעופה הישראלי, ומבקשת לבצע למעשה אפליה מתקנת לטובתה, כמו למשל לקבל יותר סלוטים בטרמינל 1 בחלוקה אי שוויונית, כמו 'חופש שביעי', שמאפשר לטוס למדינות בניגוד להסכם שמיים פתוחים. זו חברה שאין לה עלויות ביטחון כמו שמוטלות על חברות התעופה הישראליות.

"המהלך הזה חמור גם משום שמדובר בהכנסת עבודה זרה וזולה לישראל. אין כאן הגדלת שוק עבודה כחול-לבן, אלא העסקה שרובה עובדים זרים – צוותי אוויר זרים, טייסים זרים ולא מקומיים – שכל אלה כפופים לאיחוד האירופי ולא למשרד העבודה בישראל.

"שלא לדבר על כך שכל השיח סביב הנתון שנידון על השולחן, שלפיו חברת וויזאייר תטוס גם בטיסות פנים לאילת, מהווה מסך עשן. במודל הכלכלי של וויזאייר כחברת לואו-קוסט, המחיר הבסיסי זול ומעליו נוספות עלויות כמו טרולי/כבודה, מושב, ארוחה, פרימיום, עמידה מהירה בתור בתוספת תשלום. בטיסות לאילת מדובר ב-35 דקות טיסה – מודל שלא רווחי, כי נוסע לא רוכש מושב או ארוחה בטיסה כל כך קצרה. כך שאני לא רואה שבזירה הזו וויזאייר תיכנס לשוק הטיסות המקומיות.

"בשעת מלחמה, צוותים זרים באשר הם לא יאושרו לטוס לכאן. החברות הזרות פעלו בשנתיים מלחמה תחת ההמלצות המחמירות של הארגון האירופי – אזהרה לטוס לישראל. וויז לא תפעל אחרת במצב של טילים אם חלילה ישוגרו שוב לישראל"

"שלא לדבר על כך שבשעת מלחמה, צוותים זרים באשר הם לא יאושרו לטוס לכאן. החברות הזרות פעלו בשנתיים מלחמה תחת ההמלצות המחמירות של הארגון האירופי – אזהרה לטוס לישראל. וויז לא תפעל אחרת במצב של טילים אם חלילה ישוגרו שוב לישראל. בעוד אנחנו, החברות הישראליות, כולנו המשכנו לתפעל את השמיים בכל המלחמה.

"צר לי לומר זאת, אבל חלילה במלחמה הבאה – אם יהיה כאן האב של וויזאייר בישראל – לפחות שתי חברות תעופה ישראליות תיעלמנה. לא ייתכן שדווקא החברות הישראליות, שהמשיכו כנגד כל הסיכויים לטוס בשנתיים של מלחמה תחת טילים, נענשות עכשיו עם ההחלטה להקים בייס של חברת תעופה זרה בישראל בתנאים מפלים ומועדפים".

בהקשר לדברים אלו, נזכיר כי אתמול, בתשובה לשאלת ynet אם לוויזאייר יש תוכנית להתמודד עם מצב של סגירת השמיים בישראל, כפי שאירע במהלך המלחמה נגד איראן, השיב המנכ"ל: "אנחנו חברת תעופה אירופית, ולכן עלינו לציית לכל הכללים שקבעה EASA (הסוכנות האירופית לבטיחות תעופה). אם נפתח כאן בסיס, נקבל מידע ביטחוני מפורט יותר, כך שנוכל לקבל החלטה מושכלת יותר, אך עדיין נצטרך לציית לחוקים האירופיים".

בחזרה לברלוביץ'. מנכ"ל החברה הישראלית הוסיף ואמר: "ארקיע תפעל בכל דרך על מנת לשמור על האיזון. שלא לדבר על כך שהאפליה המתקנת ששרת התחבורה עושה כאן תפגע לא רק בחברות התעופה הישראליות אלא גם בחברות הזרות, שישקלו מחדש האם משתלם להן לטוס לתל אביב כאשר חברת לואו-קוסט שולטת על הסלוטים במחירים זולים.

"אני מדגיש שוב – תחרות טובה לציבור, אבל צריך לשמור שהתחרות תהיה הוגנת. ואני מבטיח כאן: אם ארקיע תקבל תנאים שווים לאלה שמקבלת וויזאייר – נוכל להוריד מחירים גם אצלנו.

"באשר לטייסים ישראלים שינהרו לעבור לעבוד בוויז – אני בספק גדול. אנחנו משלמים לטייס סכום של 25 אלף אירו, בעוד שטייס של וויז עולה כ-10,000 אירו. אנחנו נעלה מדרגה, אם צריך, את המאבק המשפטי באמצעות עו"ד נזרי, שמייצג את ארקיע במאבק הזה".