



איזי ריידר

ומה המסלול הכי קצר, זול, פשוט ומתיר להגיע לקורונה שאל על תגיע לנקודת יישוב - אם בגלל השבתת העובדים עליידי הודעה, איזמי הבנקים הנושאים, או כל דרך אחרת. ואז הקודים יחזרו למדינה, למדינה לא תזוה ברורה אלא למסוד אותם לארקיע, והכול נעשה ברבור.

אלא מה שבוע לפני הפרטת אל על, תוך כדי ישיבות לילה בוועדת הכספים של הכנסת, והשתדלות לרצות את העובדים, אושרה מדיניות תעופה חריפה לישראל. לעניין קודי אל על ומסירתם לחברות אחרות, והכנס שלל תיקונים והגנות. בין היתר, תחלט כי הקודים הם אימננס של אל על, אבל למעשה הם שייכים לעובדים. כי שיקבל את הקודים, יצטרך לקחת כעסקת חבילה גם את העובדים.

יום אחרי, ארקיע עתרה לבג"ץ. העתירה טרם נידונה.

הערכות: נכון למידע בתיבת שורות אלה, ארקיע מחזיקה ב-22% ממניות אל על, לפי חישוב של מימוש מלא של האופציות שנרכשו. ההערכה היא שכדי להגיע לשליטה היא זקוקה להגיע ל-35% לפחות - שאליהם ייתוספו, בהסדר, 10% ממניות העובדים ושרכשו עד עתה רק 10.5%. לארקיע עדיין, כמובן, להחזיק ברובה יותר מ-35%. מאז שהמכירה הייתה מלאה, הפיזור של המניות רחב ביותר, ובתוך שנה וחצי (וגם אחריכן) צפויות התארגנויות כאלה ואחרות.

מה עם הממונה על ההגבלים העסקיים, דרור שטרומן והערכות: כבוא העת, כאשר האפשרות שתעמוד בפניו תהיה שאל על תהיה ארקיע, או תהווה, ואלפי עובדיה ייזרקו - הוא יסקול שיקולים שמעבר לריכוזיות.

ומה על החובות של מיליארד דולר לבנקים, ופועלים בראשם ההערכות: כבוא העת יבוא איזי בורוביץ, ויפתח בדין עם הבנקים - בדיוק כפי שעשה בעוהלו תאומי דדי לפני כ-23 שנים. בנקאים אומרים היום: הבנקים לא רוצים לראות ברולי מוטסים רדד החלון. הם גם לא יודעים מה לעשות איתם. הם ימחקו קצת מהחוב, נגיד איזה 20%, והשאר ייפרס לאורך זמן. הרבה זמן. היתה אל על לארקיע.

סטלה קורין ליבר

התארגנו למכירת ארקיע. החברה סבלה מבעיות כחומרים קשות, וצברה חובות של 100 מיליון דולר ל... (איך לא) בנק הפועלים. הניסיונות למכור בסכרו כשלו, ואז רכשה התברכה הבת "כנף" את כל מניות ארקיע.

שלושה ימים אחרי שנכנסו לחברה, הוביל המנכ"ל ראו, אריק אכטון, המפקד של כל החברה בצנתנים, השבתת מגן ראשונה, ולאחריה עוד חמש. העובדים צעדו מול משרד ראש הממשלה עם ארון-קבורה על הידים ואיימו, הצילומים הופיעו בעמודים הראשונים של העיתונות העברית. כנין, לנראו הורביץ אמרה הבראה זה מאב. אפשר לומר שארקיע של אז היא תמונת ראי של אל על היום.

החברה עברה מהקד עסקי, ניהולי ותפעולי, ונגננה למעשה מורש. עם העובדים נעשו הסדרים ותיקים. המוטסים הישנים החלו במסדה של עסקות עם סוכנות עולם.

אחרי כשנתיים התחילו סימני רוח, בתוך שבועות סמוכה שנים ותחוד חוב. ברומה למעורבות של בנק הפועלים באל על, גם אז נקתה ארקיע בהסכם שהבנק היה שתף בכדי ומוביל לו. הבנק שלח את רואה-החשבון שלמה ויו להשגיח מטעמו. דדי בור ביוסי רוח, "החזיל שלי בהצנתנים", להיות המנכ"ל. לארקיע נכנסו שותפים חדשים, שמלווים אותה עד היום: בור ונר"ד יגאל ארנון, או כ"ראש קבוצת משקיעים" ולימים בעצמו.

אחרי יותר מעשר שנים הסתיים ההסכם עם הפועלים. ב-1993, החברה הונפקה בבורסה. זה סיכון גדול וסיכוי גדול, אמרו התאומים השבוע על אל על. עם זאת, הם משוכנעים שסיפור ארקיע יחזור על עצמו כאל על, ובגרול.

החלום הגדול של ארקיע תמיד היה להיות אל על. החברה בנתה את עצמה להיות המוביל הלאומי הגדול, רוצי גם היחיד. לפני כמה שנים קמה תחרות מכיוון מאוד כלתי צפוי: גנרן, בשליטת נוחי דנקנר ואבי פישר, הקימה את ישראליר. החלום הגדול של ישראליר היה קורס-מוביל להיות ארקיע, ואחריכך להיות אל על.

מכל מאבקי השליטה על אל על, זה שהבורוביץ'ים הכי חששו ממנו היה מול נוחי דנקנר. ביום שלישי שעבר, יום מגירת רשימת הרובשים של אל על, התברר שנוחי יצא מהתמונה, באורח תמוה ובלתי-מוסבר. לא ברור אם קנה או לא קנה אחריכך במסחה, קנה או יקנה כעתיד. לא ברור אם סגר את החלום הזה, או שמא הוא מתכוון להגיע אליו ברך סיבובית.

כך או כך, האיום הזה על הבורוביץ'ים טרם הוסר.

ביום שאחרי ההפרטה, צצה כאן תיאוריית קונספירציה ישראלית, שאומרת כך: מה ארקיע רוצה באמת מאל על? את הקודים. הרי הכול יודעים שהמכרז למכירת אל על היה למעשה מכרז על מכירת הקודים. כי הרי המוטסים כולם והנכסים האחרים משועבדים מוזמן, ובמלאה. ושל מי הקודים של המדינה.

כוכב הפרטת אל על, ישראל "איזי" בורוביץ', הוא החלום-החריטוב של חתמים, משוקים ואנשי יחסי-ציבור. האיש שהפך הנפקה חיהה ומוסמכת, עיין רבים בזה כה, ללוים שמלווים את תגנו הכימ. בורוביץ' שייך לתוך ההנפקה, שבה את מתרות העיתונים, וכולם רצו לקנות אל על.

עכשיו רק נשאר לו, לבורוביץ' בן ה-62, לתכנן איך מתוך כל הבלגן של אל על, 5,000 עובדים מיוחסים ומיליארד דולר חובה, הוא משתלט על המוביל הלאומי במחיר הנמוך ביותר, סוגר מעגל נחול, ומסדר למשפחתו סיבוב שני, מוצלח, אחרי פרשת ארקיע התיסטורית.

בניגוד נמוך לאחיו התאום, דוד "דודי" בורוביץ', בעל המניות הגדול יותר בארקיע, לא גילה איזי בעורוהו ובבחרוהו כל חיבה יתרה למוטסים: רדי ידע שתעסק בתעופה. הוא התחיל בחברת המטען הרבי-לאומית "פליינג סייגרט", ואז הקים בארץ את "כנף" עם חבריו מתצנתנים את ס.אל. עם מותי הד, לפניו טפסי היל-אוויר האחרון כן, במסדה להתחרות באל על, את "מטרו אינטרנשיונל", שלימים נמכרה למוטסים נחומי ושהחליף את השם ל"סאוד אייר", ונסגרה ברעש, לפני מספר שנים.

איזי, לעומתו, בחר להיות אקטיבי. הוא למד בקליפורניה, ועשה קריירה אקטיבית כפרוססור לחקר ביצועים. לארקיע הוא הודע עליידי אחיו, כאיש מערכות-מידע. לפני כעשר שנים היה למנכ"ל החברה.

רדי אמר לאיפעם ש"איזי הוא המנכ"ל הכי טוב בארץ". איזי אמר לאיפעם שיעיד ההכנסות של ארקיע בא מעסקי החכרות המוטסים של החברה, שרק רדי מתעסק בהם.

ארקיע הייתה פעם שותפת בין הממשלה והתחרות. בשנות ה-70 רכשה ארקיע מחצית ממניות "כנף", בראשות רדי. ב-1980 החליטה ממשלת מנחם בגין על ההפרטה הראשונה של חברה ישראלית: פיר האוצר המנח יגאל הורוביץ', שר התבורה המנחה חיים לנראו ותאבא של עוזי ומשה בנסובר יבולי"א, או בחברת העובדים,