

פרוטוקול מס' 111

מישיבת ועדת הכלכלה, ביום ג' כ"ט בתמוז תשל"ה, 8.7.75, בשעה 13.00

נכחו: חברי הועדה:

- י. הורביץ - יו"ר
- פ. גרופר
- י. דרניצקי (יודין)
- ס. דרובלס
- ע. הורביץ
- ס. חריש
- י. כהן
- א. לבני
- י. מודעי

מוזמנים:

- ש-התיירות מ. קול
- י. בליזובסקי - משרד התיירות
- ד"ר ד. בר-און - "
- א. קוצר - "
- ד. אורן - התאחדות בתי מלון
- י. אבינתן - "
- י. סלמון - "
- א. פפושנו - "
- ש. סלצר - תיירות, אילת
- א. גרא - משרד התחבורה
- ד. שפילמן - "
- ס. בן ארי - מנכ"ל אל-על
- ל. וולק - אל-על
- א. חסון - "
- ד. שומר - "
- י. שרם - "

מזכיר הועדה: פ. פלקסר

יועץ כלכלי לועדה: ד. לב

רשמה: א. אשמן

סדר היום: בעית טיסות שכר

- 480 -

(מקב) ביום 10.7.75

היו"ר י. הורביץ:

רבותי, אני פותח את הישיבה.
כנסנו ישיבה זו באיחוד די גדול. בארץ מתנהל ויכוח, בציבור, במשרדי הממשלה, גם בעתונות, והגיעה השעה שועדת הכלכלה של הכנסת תדון בנושא הנכבד של טיסות שכר לישראל. אני חושב שזה אחד הנושאים הנכבדים שהועדה תעסוק בהם בשנה הקרובה. אינני חושב שבישיבה אחת או שתיים נפתור את הבעיות. אנחנו רוצים ללמוד את הבעיות, לשמוע את הדעות השונות, לחשוב ולשקול את הדברים ואז להציע המלצות של הועדה.

אבקש את שר התיירות להציג את הנושא מנקודת הראות של משרד התיירות, ועוד לפני שנשמע את משרד התחבורה, את אל-על וכל הנוגעים בדבר, נבקש לשמוע את אלה שרואים עצמם נפגעים במצב הנוכחי ומקווים שהנהגת טיסות שכר תשפר את מצבם - נציגי בתי המלון.

שר-התיירות מ. קול:

אנחנו עומדים על פרשת דרכים לגבי עתיד התיירות בישראל. הענין הוא כמובן כלכלי, אבל לא רק כלכלי, שהרי ישראל היא מדינת העם היהודי ואנחנו צריכים לאפשר לעם היהודי לבקר בארץ, להכירה ולהתקשר אליה. תיירות לישראל פרושה יחסים עם מדינות העולם ועם בני הדתות השונות בעולם, כי זו ארץ המקומות הקדושים לכל שלוש הדתות הגדולות וצליינים נוצרים היו תמיד 40% מהתיירות לישראל. אנחנו רוצים שיבואו לכאן ידידינו ואלה שרוצים להיות ידידינו, אנחנו רוצים שיכירו את מדינת ישראל, ואפשר להכיר אותה רק כאשר מבקרים בה.

שנים התנהל וויכוח, אחר כך הפסקנו את הוויכוח על טיסות השכר. לאחר ההתייכרות הגדולה בתיירות, בעיקר לאחר מלחמת יום הכיפורים ועליית מחירי הנפט, התברר לי לחלוטין שבמחירים הקיימים של טיסות לישראל אי אפשר לפתח תיירות. זוהי בוודאי גם דעתם של אלה המתנגדים להצעותי, אני מניח שבענין זה אין חילוקי דעות. שמעתי גם ממנכ"ל אל-על וגם משר התחבורה שצריך להוזיל את המחירים. הבעיה היא איך אפשר לעשות זאת, אם אפשר לעשות זאת בדרך המקובלת היום בעולם כולו והיא גם דרך מוכרת בתעופה הבינלאומית, שתאפשר לנו לפתח טיסות משלימות נוספות לטיסות הרגילות, או שנדבר על הצורך בהוזלה ולמעשה אלה ישארו דברים בעלמא, או יציעו כל מיני הצעות שהן בלתי אפשריות בשביל מדינה סוברנית ובשביל מדינה שהיא חברה בארגוני תעופה בינלאומיים ומקיימת קשרים עם מדינות אחרות.

אני מתנגד לכל מיני סידורים מתחת לשולחן ומתנגד לכל הקומבינציות. שום דבר אינו נשאר סוד. הכל צריך להיות גלוי וידוע לכל העולם. רק באופן זה אפשר לנהל בעולם הסברה ותעמולה.

קראתי בעתונות מודעה שהתפרשה על עמודים שלמים, מודעה שבוודאי עלתה רבבות לירות - ועוד צריך לבדוק מנין באו כספים אלה - מציעים שישראל תיתן 200 דולר בוונוס לכל תייר. פירוש הדבר שישראל תיתן 100 מיליון דולר בוונוסים בשנה. את הסוכנים שבשטם פרסמו את המודעה הציגו לפנינו כסוכנים חשובים בארצות הברית. אם זו הצעה רצינית, אני רוצה לדעת מאין יבואו 200 דולר אלה לכל תייר, אם זה תואם את סדרי התעופה הבינלאומית, אם זה תואם את היחסים בין הממשלות, שהרי יש מחירים קבועים בעולם, יש חוקי יאט"א, וחברת התעופה הלאומית שלנו היא חברה ביאט"א ויש לה יחסים עם ממשלת ארצות הברית ועם שלטונות התעופה של ארצות הברית. אהיה מעונין מאד לדעת מנין מציעים לנו לקבל 100 מיליון דולר אלה ואם זה בכלל אפשרי.

י. טודעי:

מתקציב המדינה.

שר-התיירות מ. קול:

אני שואל שאלה כי אני יודע שיש כל מיני הצעות. מכיוון שזו ועדה של הכנסת, אני מאופק בהצגת הדברים. יש לי ויכוח עם אל-על, ויכוח חברי והוגן אפילו כשהוא חריף. אינני רוצה לעבור את גבולות הסותר, לדעתי, למרות המודעות שהתפרסמו.

לאחר שחיכיתי זמן רב, הגעתי למסקנה שאני מוכרח להציע לממשלה הצעות כיצד לשפר את מצב התיירות. מאז מלחמת יום הכיפורים לא רציתי לדבר בנושא זה. העתונות בישראל היא מאד דינמית ואקטיבית, כלי התקשורת שלנו מאד אקטיביים, כל הזמן שאלו אותי: מה אתה מציע? שתקתי. אמרתי שהזמנתי סקר אצל חברה מומחית בענייני תעופה, ולא מומחית בענייני תיירות, חברה מקובלת וידועה בארצות-הברית, ראשי החברה היו מנהלי חברות תעופה גדולות והיו פעילים בתעופה בארצות הברית. חברה זו עשתה סקרים בשביל 40 מדינות בעולם. לא אני ולא חברי לא נתנו הנחיות לחברה, ואני מאמין שחברה זו גם אינה חברה שמקבלת הוראות והנחיות. זו חברה הגונה שאינה נותנת דוחות לפי המזמין. קיבלנו המלצות. המצאתי את ההמלצות קודם כל לשר התחבורה. מנהל הסקר ומנכ"ל משרד התיירות מסרו לשר התחבורה את תוצאות הסקר. השני שקיבל את הסקר היה מנכ"ל אל-על. גם הוא מכיר את החברה הזאת והזמין אצלה סקרים.

י. טודעי:

מנכ"ל אל-על אמר בטלוויזיה שאילו הזמין הוא את הסקר היתה התוצאה הפוכה.

שר-התיירות מ. קול:

אינני מתייחס למה שהוא אמר, אני אומר את דברי. סר בן-ארי יושב פה,

אפשר יהיה לשאול אותו.

המלצתי לקבל את המסקנות של חברת דיקסון-ספיס. המצאנו אותן לכל חברי ועדת הכלכלה. אם כי היו לי הסתייגויות לגבי המיגבלות, הסכמתי לעקרון שטיסות שכר משל ימות צריכות להיות כאלה שלא יפגעו בחברת התעופה הלאומית, דהיינו סבוקרות ומוגבלות. יכול להיות ויכוח על מידת ההגבלה. אני חשבת שההגבלות חמורות מדי, אבל מכיוון שזה הוצע מתוך דאגה לאל-על, אמרתי שאני מוכן לקבל כל הצעותיהם כי אני חושב שאל-על היא נכס גדול למדינת ישראל וגם לתיירות.

אני מציע נסיון של שלוש שנים ונראה מה יקרה. שום דבר לא יתמוטט. הויכוח התנהל גם כשהיה אלוף (סיל.) בן-ארצי מנכ"ל אל-על. אילו היה לי זמן הייתי הולך לעתונים ולפרוטוקולים ומוצא כל מה שאמר אז. הוא אמר שאם יתירו איזה שהן טיסות שכר - אל-על תתמוטט. כל הנבואות השחורות של מנכ"ל אל-על ביום ששי, כל אלה נאמרו על ידי סר בן-ארצי בשעתו: יפוטרו עובדים, צריך יהיה למכור מטוסים. ועדת השרים לא קיבלה אז את התמונה השחורה הזאת וכן ועדת קוקיה, והממשלה אישרה טיסות שכר מוגבלות.

י. כהן:

הממשלה לא אישרה את מסקנות ועדת קוקיה כמו שהן.

שר-התיירות מ. קול:

הממשלה אישרה את רוב ההצעות. הממשלה לא קיבלה את הצעתי לאשר סיורי תמריץ, ומאז אין לנו סיורי-תמריץ, סיורים שמפעלים גדולים נותנים לעובדיהם. היתה הצעה של השר בורג להתיר טיסות שכר לעולי-רגל יהודים ולא רק לשלושת החגים. גם הצעה זו לא התקבלה. גם טיסות שכר שהותרו לצליינים נוצרים היו מוגבלות, מי שלא עסק בזה לפני 1967 לא יכול היה להכנס לעניין זה.

אומרים שהנסיון הסקנדינבי לא הוכיח את עצמו. לדעתי, דברים אלה אינם תואמים את העובדות. אני משוכנע שהתפתחות התיירות מסקנדינביה מוכיחה את ההצלחה של טיסות שכר לישראל. משנת 1966 עד 1972 גדלה התיירות מסקנדינביה בדרך האויר מ-8500 עד 35,900 - עליה של 322%. באותה תקופה עלתה התיירות לישראל מיתר חלקי אירופה רק ב-200% ומארצות-הברית רק ב-180%. הירידה בתיירות מסקנדינביה בשנתיים האחרונות היא מאותן סיבות שחלה ירידה בתיירות מארצות אחרות, רגישות למצב הבטחוני וסיבות נוספות.

אם אפשר לומר שהנסיון הסקנדינבי הוא נסיון כושל. אותם רבנות תיירים שבאו מסקנדינביה בטיסות שכר, כמעט כולם לא יהודים, לא היו באים לכאן כלל, כי רוב היוצאים מסקנדינביה יוצאים רק בטיסות שכר. אני כופר בכך שהנסיון הסקנדינבי מוכיח שטיסות שכר אינן טובות.

י. כהן:
הפער בין סקנדינביה, אירופה וארצות הברית נשאר גם בשנתיים האחרונות?

שר-התיירות מ. קול: אבדוק את הדבר ואשיב לך.

למדתי לדעת כי בכל העולם טיסות שכר הן הדרך הזולה והמוצלחת לעידוד תיירות, במקביל לטיסות הסדירות. לפי מיטב הכרתי, שום אינטרס רציני של אל-על לא ייפגע אם תתקבלנה הצעותי. אני חושב שחברת ארקיע וגם אל-על עצמה יכולה להטיס טיסות שכר, אין צורך להקים חברה נוספת. לאל-על יש 50% בחברת ארקיע.

ישראל נוקטת במדיניות המחמירה ביותר בעולם, פרט ליפן. יפן אינה מעוניינת בטיסות תיירות, אך מתירה טיסות שכר רק למשתתפי כינוסים בינלאומיים ומיורי תמריץ.

טיסות השכר מבוצעות על ידי החברות הסדירות עצמן או חברות-בת שלהן. חברת לופטהנזה מפסידה בטיסות הסדירות ומכסה את הפסדיה על ידי חברת-בת בשם קונדור שהיא חברה מיוחדת לטיסות שכר.

בעבר היו מספר חברות בלתי מהימנות לטיסות שכר. כיום רשויות התעופה בארצות-הברית, באנגליה ובארצות אחרות מקפידות מאד על טיב החברות והטיסות שהן מציעות, כדי למנוע סיכון לנוסעים.

היתרון העיקרי של טיסות שכר הוא בהוזלה ניכרת של המחיר לנוסע לעומת טיסות סדירות ואף לעומת התעריפים הקבוצתיים הזולים ביותר של החברות הסדירות. אני רוצה להגיד בשבחו של מר בן-ארי שהוא היה בין החלוצים של הנהגת תעריפים קבוצתיים בשנות החמישים. היתה זו יוזמה חשובה של אל-על, אבל מאז התפתחו טיסות שכר במחירים זולים יותר. הטיסות הקבוצתיות ומחיריהן אינן עונים כיום לצרכים של ישראל.

ההוזלה בטיסות שכר אפשרית עקב תפוסה גבוהה יחסית ושיטות ארגון יעילות, שהן שונות מאלה של הטיסות הסדירות. ההוזלות יכולות להיות לסוגים מסוימים ומקוטטת מסוימים, לדוגמה מלוס-אנג'לס, אטלנטה, שיקגו, נוצרים ממדינות הדרום. לא הצעתי טיסות שכר מחוץ המזרחי של ארצות-הברית כי שם נמצא רוב הציבור היהודי ואל-על טסה לניו-יורק. בטיסה מלוס-אנג'לס לתל-אביב בקיץ אפשר להגיע לחסכון של לפחות 345 דולר לתייר. מחיר הטיסה יהיה 620 במקום 995 דולר, שזה היום המחיר הקבוצתי הנמוך ביותר בטיסות הסדירות.

היור"י הרבניץ: אל-על טוענת שזה יבוא במידה ידועה על חשבון הטיסות מניו-יורק.

כמה עולה טיסה מלוס-אנג'לס לניו-יורק?

מ. דרובלס:

שר-התיירות מ. סגול: 225 דולר. כשאל-על מוכרת כרטיס מניו-יורק לישראל פלוס כרטיס מלוס-אנג'לס, אפשר לטוס דרך אירופה. בלוס-אנג'לס לא צריך בכלל לטוס דרך ניו-יורק לישראל, אלא יש קהילה יהודית חשובה מאד.

לחה"כ יגאל הורביץ אני רוצה לומר שהנסיון בעולם הוכיח שטיסות השכר מגבירות את התנועה בכלל וגם החברות הלאומיות נהנות מזה. רק 10% מיהודי אמריקה ביקרו בישראל. זו טרגדיה: מדינת היהודים לא עולים אליה יהודים ואפילו לא באים לבקר אותה. ההגבלה היא מחיר הטיסה. לבני נוער מחיר הטיסה הוא 700 דולר, זה הרבה כסף. יש ירידה של 50% בביקורים של בני נוער מאמריקה. אין לי ספק שכאשר יותר אנשים יכירו את ישראל, כאשר תגדל התנועה לישראל, גם אל-על תרוויח מזה.

אני מציע שלוש שנים של נסיון. אנחנו מוכרחים ללכת בדרך אמפירית. 8 פרופסורים מבית הספר למינהל עסקים באוניברסיטה בירושלים כתבו תזכיר, הם לא שבעי רצון, הם פוסלים את הצעות הכלכלנים של משרד התחבורה ושל אל-על ושל בבלי, הם גם לא שבעי רצון מהסקר של ספיס. אבל מה הם מציעים? הם מציעים לעשות נסיון. אני מסכים למסקנה שלהם, נעשה נסיון ונראה מה העניין. אין כאן אינטרסים מנוגדים. כולנו רוצים בטובתה של אל-על וכולנו רוצים שישראל תהיה ארץ תיירות ויהודים יבואו אליה, שיבואו לכאן גם עמך, גם סטודנטים ובני נוער, ולא רק עשירים. אני לפעמים נדהם שמיצבים עניינים ופועלים רוצים שיבואו אלינו רק עשירים.

ההצעות הן מוגבלות וצנועות. אין לי ספק שהן יכולות לסייע בפיתוח ישראל כארץ תיירות ולחזק את הקשרים בין מדינת היהודים והעם היהודי.

המגיבלות של טיסות השכר אינן מפריעות ל-14 מיליון אירופאיים לטוס בטיסות אלה לים התיכון וליעדים אחרים, הן לא מפריעות ליותר ממיליון אמריקאים לטוס מארצות הברית בעיקר לאירופה. גם לטיסות קבוצתיות יש מגבלות שונות.

משרד התיירות משוכנע שרק הוזלות רציניות הנובעות מהתרת טיסות שכר יכולות לאפשר חדירה לשכבות אוכלוסייה שכלל לא היו בישראל או שאין באפשרותן לבקר בה שנית: עמך יהודים, סטודנטים ובני נוער, עולי רגל וצליינים, פנסיונרים, סיורי תמריץ, משתתפי כינוסים, תיירות מרפא ועוד ועוד. אנחנו מגורים בשביל סוגים אלה של תיירים. צריך לנסות להגיע אליהם. כולם משוכנעים שבמחירים הקיימים הדבר אינו אפשרי, ומי יודע מה יקרה אם שוב יעלו מחירי הנפט. אם כולם משוכנעים שצריך להוזיל, הרי אני כאן מראה דרך, ולא על ידי מודעות בעתונות האומרות לתת בונוס של 200 דולר לכל תייר.

טיסות שכר היו אמצעי עיקרי לפיתוח תיירות ליעדים רבים ודירבנו גם את התנועה בטיסות הסדירות לטווח ארוך. צמצום התיירות כפי שקרה בישראל בשנתיים האחרונות פוגע במוביל הלאומי. רק עמידה בתחרות עם טיסות זולות לארצות תיירות אחרות תאפשר הגדלת התיירות לישראל באופן משמעותי בשנתיים הקרובות. אני מאמין שתחול התאוששות ואנחנו צריכים להיות בני תחרות.

אין לי ספק שמבחינת השרותים אנחנו כיום ארץ תיירות זולה. 50% מהמלונות הטייפד 4 כוכבים ו-50% 4 - 5 כוכבים. גם אנשים שבאים בטיסות שכר מסקנדינביה מתאכסנים במלונות של 4 כוכבים בנתניה, נהריה, טבריה וגם ירושלים, אפילו בהילטון יש קליינטים שבאו בטיסות שכר. היה ראיון עם נקרמן שהביא 600 תיירים מגרמניה, ויכול היה להביא 20 אלף תיירים בטיסות שכר. גרמניה היא תמיד במקום הראשון בתיירות, היא עולה אפילו על ארצות הברית.

בשנת 1974 סיירו בעולם כ-100 מיליון איש, 209 מיליון ביקורים בארצות שונות. רק 625 אלף תיירים הגיעו לישראל, ויכולנו לקלוט הרבה יותר. אני חושב שלא בנינו יותר מדי בתי מלון, תכננו על גידול 10%-12%. קראתי היום מאמר שאומר שאנחנו נאבקים על שינוי מדיניות התעופה כי המלונות ריקים. אני מאמין שאפשר את כולם למלא. המחירים של בתי המלון בארץ זולים מאשר במקומות אחרים בעולם, בשרותים אנחנו יכולים להתחרות עם אירופה ועם ארצות הברית, אבל מחיר הטיסה הוא המכריע כי זה יותר משני-שלישים של החבילה.

אני מוכן להתחשב בכל השיקולים הענייניים גם של משרד התחבורה וגם של אל-על, ולכן הצעתי לממשלה הצעת פשרה שבה הדגש על פיתוח שוקים חדשים כדי להביא תועלת מקסימלית למשק המדינה כולו ופגיעה מינימלית בטוח הקצר באל-על או בכלל ללא פגיעה. אני משוכנע, כמו ועדת קוקיה שבדקה את הנושא ב-1967, כי רצוי ואפשר שחברה ישראלית תכנס לשוק טיסות השכר. הטענה של משרד התחבורה שטיסות שכר לישראל לא יצליחו מפני שישראל נמצאת בסוף הקו, איננה מבוססת. שמעתי טענות שזכויות הטייס שלנו עלולות להפגע. אני מאד מחשיב את זכויות הטייס, אבל לא שמעתי אף דוגמה אחת שזכויות טייס של מדינה כלשהי ניזוקו עקב מדיניות ליברלית בעניין טיסות שכר, והרי רוב המדינות מקיימת טיסות שכר. לא צריך לאיים עלינו בדברים שאין בהם ממש.

רבותי, אני מודאג מאד מסכנה גדולה של פיטורי עובדים. תעשיית התיירות מבוססת על כח אדם. העובדים של בתי המלון, שהכשרנו אותם, אימנו אותם והם רכשו נסיון, הם הנכס הכי חשוב של תעשיית התיירות. אם מפטרים אותם, הם נקלטים במקומות עבודה אחרים ולא ישוב לתעשייה זאת. לא הסכמתי השנה להפסיק הכשרת כח אדם, כי הוא נחוץ לנו, בלי כח אדם אי אפשר לפתח תיירות.

אני בטוח שהצעות הפשרה שלי הן הצעות שקולות, אחראיות גם כלפי אל-על וגם כלפי כל גורמי התיירות בארץ. אני לא יכול להבין את העקשנות של אלה המנבאים שחורות, מאיימים בהתמוטטות חברת התעופה הלאומית. כולנו יודעים להעריך את הישגיה של חברת התעופה הלאומית, ואהיה האחרון שיתעלם מהישגים אלה או שיעשה משהו שחברת התעופה הלאומית לא תתפתח.

יש מצב אומלל במבנה הממשלה, שאני חבר בה. לדעתי, אי אפשר להפריד בין אחריות לתיירות ואחריות למדיניות תעופה. שר התיירות ושר התחבורה לא צריכים לעמוד משני צידי המיתר. השר שאחראי למדיניות התעופה צריך להיות שותף באחריות לפיתוח התיירות, ושר התיירות מוכרח להיות שותף בהכרעות על מדיניות תעופה. אינני מעלה עכשיו הצעה קונקרטית למבנה משרדי הממשלה, אבל למדתי שהמצב הנוכחי הוא לא טוב. תמיד צריך הייתי להתווכח עם שר התחבורה. מדוע? הרי אני לא מייצג אינטרס סקטורלי, אני לא מייצג את בתי המלון, אני מייצג אינטרס ממלכתי. בענין זה אני בדעה אחת עם המלונאים, אם כי בעניינים אחרים יש לי אתם ויכוחים רבים. בעתונים כתבו ששר התיירות הוא נציג בתי המלון ושר התחבורה הוא נציג אל-על. אני לא חושב שהשרים צריכים לייצג אינטרסים סקטורליים, הם צריכים לייצג לענין כולו. אני רואה את עצמי כמי שדואג לענייני התיירות ולישראל כמדינת-היהודים שצריכה לאפשר ליהודים לבוא אליה, ודואג גם לענייני חברת התעופה הלאומית של ישראל. זו מחלוקת לשם שמים. התיירות בשבילנו זה לא רק ענין של 250 מיליון דולר הכנסה בערך מוסף של 79%, בשביל ישראל התיירות היא גם יותר מזה. לכן אין לראות כאן מאבק בין שני שרים או שני משרדים, צריך לראות את הדברים לגופם, לנתח אותם, לבדוק נתונים.

הוועדה בוודאי תשמע את כל הגורמים ותקיים דיון.
אני חושב שההצעות שלי הן לטובת המדינה בשעה זו, טובות גם לישראל
כמדינת תיירות וגם לישראל כמדינת-היהודים..

היו"ר י. הורביץ: אדוני השר, ההתרגשות והדאגה שלך מובנת. אנחנו
יודעים שהושקעו סכומים נכבדים מאד בבתי המלון,
וזה לא רק עניין של חוג אינטרסנטים. (י. מודעי: יותר ממיליארד לירות
השקיעה הממשלה לבדה). זו גם לא בוושה להיות אינטרסנט, מותר גם
לאינטרסנטים לפנות לוועדה ולהביע דעתם, אם הם מרגישים את עצמם נפגעים.
אנחנו נרצה לשמוע את בעלי-בתי המלון בארץ. מדינת ישראל השקיעה סכומים
נכבדים מאד ברשת בתי המלון, גם בחברה הלאומית לתעופה מושקעים סכומים
עצומים.

מ. בן-ארי: רק הערה אחת לדברי היושב ראש. אל-על היא בין
הנפגעות מהמצב השוקק בתיירות ובתעופה בעולם,
לכן לא יהיה זה מוצדק להציג בפני ועדת הכלכלה את הנושא אך ורק כפגיעה
במרכיב אחד. אנחנו סובלים מהמצב הכלכלי וממדיניות התעופה הקיימת, וגם
אנחנו ממליצים לשנותה, אבל בכיוון אחר.

היו"ר י. הורביץ: מקבל את ההערה. אם אל-על במצוקה, הרי זה
המקום לדון בדבר. הדאגה למשק כולו היא
ענייננו, ולא כותרות ולא מודעות בעתונות.

ד. אורן: כבוד היושב ראש, הדיון על שינוי מדיניות
התעופה והחרת טיסות שכר נמשך זה מספר שנים
רב, אולי רב מדי. העלינו את הנושא בכל החריפות כבר ב-1971 ו-1972.
אילמלא התגלגל הדברים כפי שהתגלגלו ואילמלא הייתה שחבת בהבאת הנושא
לדיון, יתכן שלא היינו עומדים היום בפני שוקת שבורה בתיירות.

שר-התיירות מ. קול: בזה אני אשם.

ד. אורן: במידה לא מועטה כבוד השר היה אשם. אנחנו
העלינו את העניין מזמן, כבוד השר אמר שלא
יתן ידו להצעה עד שלא ילמד את הנושא על כל פרטיו. היינו סבלנים,
והסבלנות שלנו עלתה הרבה כסף למשק הישראלי. השר הזמין סקר אצל חברה
בינלאומית של מומחים, חברה שגם אל-על עבדה איתה. הסקר מוגש, השר מקבל
את הסקר וממליץ עליו לפני הממשלה. מה שלא מובן הוא שאחרי כל זה
מתחילים שוב בשיטה של סחבת, סחבת מנימוקים פסולים לחלוטין. לצערי,
זה נעשה בתמיכה של משרד התחבורה.

בזמן שנמשך הדיון על טיסות שכר עומדים מדי
לילה 13 אלף חדרים ריקים בבתי המלון. 13 אלף חדרים זה אמצעי ייצור
שעלו יותר ממיליארד לירות, והמשמעות היומיומית היא הפסד של חצי
מיליון דולר. אינני אומר שטיסות שכר ימלאו את כל החדרים כבמטה
קסמים. אבל לפי הנתונים בדו"ח תהיה תוספת 20% בתיירות, תוספת הכנסה
40-50 מיליון דולר בשנה הראשונה, 80 מיליון דולר בשנה שניה, וכך
הלאה במשך עשר שנים.

והנה באים ופוסלים את הסקר. לבנו למנכ"ל הנכבד
של אל-על, אנחנו יודעים שלא קל לנהל את אל-על, יש הרבה בעיות, שביחות,
אי עמידה בהתחייבויות, קשיים. אבל אם לאל-על יש בעיות אין זה אומר
שאפשר לסלוח לה כל דבר ודבר. כגלל מלחמה בלתי הוגנת בנושא זה. לאחר
שהוגש הדו"ח ושאלו את מנכ"ל אל-על לדעתו, הוא אומר: הדו"ח בסדר,
החברה היא חברה טובה, אבל היא מושפעת מרצונו של המזמין. אם כך
מתייחסים לסקר של חברה בינלאומית, איך רוצה המנכ"ל הנכבד של אל-על
שאנחנו נתייחס אל כל הסקרים של אנשים שיושבים אצלו ובמשרד התחבורה?
האם אלה פחות סוביקטיביים?

אם אינכם רוצים לקבל את ההמלצות של החברה הזאת, בבקשה, תייקו אותן, תייקו את כל הדו"חות של אנשי אל-על, תייקו את כל הסקרים של משרד התחבורה. יש קבוצה של פרופסורים בירושלים שאומרים שאין די נתונים ואי אפשר להחליט עד שהנושא לא ייבדק בפועל. תהיינה טיסות שכר לנסיון, בבקשה. יעשו נסיון לשנה, שנתיים, שלוש שנים - בבקשה. לא מפתחים נושא כזה בשנה אחת, דרושות שלוש שנים לנסיון. אם לאחר מכן לא יהיה טוב, כולנו נוותר על זה.

אני מאד מפותע אם מישהו חושב שאפשר היום לסגור את הכניסה לישראל ושנשים יבואו רק באמצעות אל-על וחברות סדירות אחרות. אדוני הנכבד בן-ארי, לפני שבוע התבשרנו שחברה אירופאית גדולה ביותר חתמה על הסכם עם סוכן ישראלי ועם ירדן על הבאת עשרות אלפי תיירים לישראל דרך ירדן. אחרי שהאנשים האלה ישהו מספר ימים בירדן, יגיעו דרך הגשרים לישראל. אינני יודע כמה מכם באים במגע עם תיירים כאלה, אנחנו באים אתם במגע וכאשר הם באים לישראל מירדן הם כבר אייבים מושבעים של ישראל. הם מקבלים שם שטיפת מוח. ואני כבר לא מדבר על הנזק הכלכלי לישראל. עיר קטנה כמו נתניה הפסידה בחורף האחרון יותר מ-100 אלף לינות, כי התיירים באים דרך עמאן במקום דרך לוד ואז מקצצים את השהיה בישראל, מגיעים לירושלים, שוהים בעיקר במזרח ירושלים ומטפלים בהם רק סוכנים ממזרח ירושלים, עוברים לטבריה, מטיירים קצת במקומות הקדושים, ולא מגיעים כלל לערים כמו נתניה, נהריה, אשקלון. אחרי הסיוור הקצר בישראל הם חוזרים לעמאן ומשם טסים לבתיהם עם אינדוקטרינציה מתאימה. אם לא לדבר כבר על הנזק הכלכלי, מה על הנזק ההסברתי? מי יתקן אותו? אינני חושב שיש לישראל הסברה יותר טובה מזו שמקבלים תיירים שמבקרים בה.

מדברים על פיתוח תיירות. יתכן שצריך היה לרכז בידי שר אחד את כל הסמכויות. לא יתכן שלשר אחד יהיו סמכויות לבנות תשתית לתיירות ומלונות, ולשר שני תהיה סמכות לקגור את השמים בפני תיירים, אלא אם יבואו דרך חברות סדירות.

יש לפני פרסום של "דג שטרן", הוא ממליץ לפני הקוראים איך לנסוע ולנפוש בעולם ומפרט את המחירים לכל יעד. זה שם מתייחס לנסיעה למקומות שונים, ואפילו הנסיעה לטהרן זולה מאשר לתל אביב. למה יבוא גרמני שאיננו יהודי דווקא לישראל ולא לבגדאד או תוניס כשהמחיר שם הוא חצי או אפילו פחות מזה? הנסיעה לירדן עולה 550 מרק, לתל-אביב - 990 מרק. התייר נוסע לירדן, עובר גשר והוא בישראל, והוא כבר מביא אתו לירות ישראליות שקיבל בירדן.

מ. בן-ארי: המחיר כולל שהיה?

ד. אורן: הדיבור על השהיה הוא גניבת הדעת, כי חלקו של המלון בכל המחיר הוא ממש אפסי. הפרש במחיר מלון יכול להיות שני דולר ביום, בסך הכל 20 דולר ל-10 ימים. מה שקובע הוא הפרש במחיר הטיסה, הפרש במאות דולרים. איך אפשר כך לפתח תיירות? איך אפשר כך להתחרות? אם מר בן-ארי יצליח למנוע טיסות שכר גם להבא, תיירים לא יבואו באמצעות אל-על, הם יבואו לירדן ויעברו בגשרים. לא תצליח לחסום את הדרך לירדן, כי זה ענין מדיני.

אני מאד מעריך את עמדתו של שר התיירות, אם עברו יותר מדי שנים עד שהגיע לעמדה זו. אבל אינני מקבל את גישתו של שר התיירות שיש להגביל את טיסות השכר. השמים לישראל צריכים להיות פתוחים.

אם אל-על טוענת שאין לה מה לעשות במטוסים שלה, אינני מקבל את הטענה. סקר מוכיח שבכל העולם ההתפתחות של המובל הלאומי היתה מקבילה ולעתים עלתה על ההתפתחות של טיסות השכר. טיסות

שכר לא הזיקו בשום מדינה. אבל גם אם נניח שבשלב התחלתי ייפגעו הטיסות הסדירות, אין לי אלא להמליץ שמר בן-ארי יעמיד את עצמו בראש חברה לטיסות שכר, אולי חברה-בת של אל-על. לחברה לופטהנזה יש חברה-בת שעוסקת בטיסות שכר, והיא מכסה את ההפסדים שיש בטיסות הסדירות.

קיבלנו משגרירות גרמניה בישראל נתונים על לופטהנזה וחברה-בת שלה קונדור. המסמך נמצא בתיקים של חברי הועדה.

אף אחד אינו אומר שאסור שאל-על תעצמה

תעסוק בטיסות שכר.

מר בן-ארי הוא יושב ראש מועצת המנהלים של ארקיע. יש לו כבר בת.

שר-התיירות מ.קול:

ד. אורן:

צריך להציע לתיירים מחירים של שוק בינלאומי, לא מחירים מוזלים כמו שמציע מר בן-ארי, ולא כל מיני בונוסים וסידורים מתחת לשולחן. אם יש בחוף המערבי של ארצות הברית סוכנים שרוצים להביא תיירים ישר ללוד במחיר של 500 דולר לחבילה, צריך לאשר זאת. אם יש בברלין המוני צליינים שרוצים לבוא לישראל, אינני יכול להביא את התבונה של משרד ממשלתי, הוא משרד התחבורה שאסר להביא צליינים מברלין ישר ללוד, והם צריכים לטוס מברלין לפרנקפורט ומשם באל-על לישראל. כל הפרויקטים של הצליינים בוטלו. אל-על תרוויח מזה משהו? אין לאל-על סיכוי לקבל זכויות נחיתה בברלין, רק חמשת הגדולים נוחתים שם. האם צריך לשמור על מונופול גם במחיר פגיעה קשה במשק ובעובדים?

אני קצין בכיר במילואים, ואני מוחה נמרצות נגד השימוש בנימוק הבטחון שנעשה בידי אל-על, משרד התחבורה וגורמים נוספים האומרים: טיסות שכר עץ פגיעה בבטחון. אני רוצה להזכיר לכם שגם היום מגיעים מטוסים של חברה סקנדינבית - היו שם יותר מקרים של חבלה, חטיפות או פגיעות אחרות מאשר באל-על או בכל חברה אחרת? השימוש בנימוק הבטחון הוא גניבת הדעת. בטיסות שכר אין שום בעיות בטחון. כמו שסטרקינג ולופטהנזה מבטיחים את המטוסים כך אפשר לדרוש מכל חברה. לא צריך להשתמש בנימוקים כאלה.

אני רוצה לחזור להצעת השר. בשם התאחדות בתי המלון אני רוצה להביע התנגדות להצעה זאת. אנחנו דורשים שמים פתוחים לחלוטין. כל מי שרוצה ויקבל רישיון, יבוא. בלי סלקציה. אנחנו זקוקים לתיירות מכל מקום באירופה ובארצות הברית. יש לנו בתי מלון בערי השדה וכל השנים חי מטיסות השכר גם כשהיו מוגבלות. לאחרונה אלה נפגעים יותר. אם נבדוק מי התיירים שבאים היום לנתניה וצרי שדה אחרות נמצא שאלה תיירים שמגיעים אף בטיסות שכר לישראל ובעיקר בטיסות שכר לרבת-עמון.

י. מודעי:

שמעתי בעניין רב את דבריו של מר אורן. אני מבין שענף התיירות יכול לעמוד על כך שהוא רוצה שיהיו תיירים, אבל לקבוע שהוא דורש טיסות שכר - זה נראה לי מוזר. האם יש עוד דרכים להביא תיירים? אנחנו בועדה צריכים לשמוע מומחים, לא לקבל סקירות כלליות.

שר-התיירות מ.קול: בדקתי ונוכחתי כי אין דרך אחרת. כל הדיבור על הוזלה בדרך אחרת, על בונוס, אין בו ממש.

מ. בן-ארי: אל-על לא הציעה זאת.

שר-התיירות מ.קול: ויינגרטן הוא איש של אל-על.

י. מודעי:
מלונאים ידברו על טיסות שכר, והם אינם מומחים לטיסות, במקרה הטוב ביותר אספו אינפורמציה. ועדת הכלכלה יכולה להגיע לבעלי האינפורמציה, לא לאספני האינפורמציה. אנחנו לא חייבים לשמוע את הנתונים מכלי שני. בהערה זו לסדרי הדיון אני פונה ליושב ראש הועדה.

היו"ר י. הורביץ:
אנחנו אמנם דנים בנושא מבחינה מקצועית, אבל איננו יכולים להתעלם ממה שקורה בארץ. שני ענפים עלולים לסבול, והעניין קשור בטיסות שכר. נשמע גם מומחים לטיסות שכר, אחדים מהם יושבים כאן, אחדים יוזמנו לישיבה הבאה. הסקרים שבידי המשרד נמסרו ועוד יימסרו. לפני שניגש לחוות דעת, אני רוצה לשמוע את הנוגעים בדבר. הם דרשו להשמיע דבריהם ואני מוצא לנכון לשמוע אותם.

א. פפושנו:
אני חייב להתייחס לדבריו של ח'ה כ מודעי. יתכן שאנחנו לא מומחים בטיסות שכר ובהשוואות המדוייקות בין טיסות סדירות וטיסות שכר מאירופה לישראל, אבל יש לנו על זה חומר ואפשר לקבל אותו. ועדת הכלכלה של הכנסת יכולה לדון על נושא עקרוני, כי יש גם בעיות עקרוניות בכלכלה. נדמה לי שהויכוח היום הוא יותר על עקרון מאשר על מספרים.

מדברים אצלנו הרבה על כך שמדינת ישראל צריכה להשתלב בשוק האירופאי, אנחנו צריכים להיות יעילים כדי להתחרות עם מדינות השוק. כאשר הקמנו את הענף, מדינת ישראל השקיעה מיליארד ורבע בפיתוח תיירות. אני מוחה נגד זה שעד היום אין במדינת ישראל תכנית-אב לפיתוח התיירות; תשתית, תעופה, מלונות. אם אומרים שאנחנו צריכים להתחרות בארצות שמושכות תיירים, הרי אל-על חונקת אותנו. כאשר תעשיית רוצה לייצא קוצרי סקסטיל איש לא קובע איך ייצא את הסחורה שלו, הוא יכול לבחור בצי'ם או בקונפרנס-הבריטי. אנחנו חייבים לעשות את הייצוא שלנו ולהביא תיירים רק במחיר שקובעת אל-על. המלונות קיימים, החדרים עומדים ריקים, ולא מאפשרים לנו לעשות ייצוא.

אין לי ויכוח עם אל-על. ברור שהיא רוצה לשמור על המונופול שלה.

מ. בן-ארי:
אל-על מתחרה עם 16 חברות תעופה.

א. פפושנו:
אבל היא קובעת את המחירים. יש לי ויכוח עם משרד התחבורה, לא עם אל-על. נדמה לי שמשרד התחבורה היה אסום לגמרי לנושא התיירות, והדוגמה החשובה ביותר היא אילת. משרד התיירות החליט להקיים 2000 חדרים, מחציתם עומדים ריקים. משרד התחבורה לא הקים באילת שדה תעופה בינלאומי. השבנים שלנו בעקבה שיש להם רק 400 חדרים הקימו שדה תעופה.

י. שרם:
כמה טיסות שכר יש לשם?

א. פפושנו:
לא באים לשם רבים כי אין איפה ללון. אם יקימו שם בתי מלון, יהיו תיירים בעקבה ולא באילת.

אל-על טוענת שתצטרך למכור מטוסים, וזה מפחיד אנשים. אף אחד לא סגר מלון באילת כאשר אל-על נכנסה ל-300 חדרים באילת והיא מתחרה בנו בתנאים עדיפים. בכל זאת עוד לא סגרנו ועוד לא מכרנו מלונות, עומדים בהתחרות עם המלונות שמר בן-ארי תומך בהם.

צריך להחליט באופן עקרוני אם מדינת ישראל רוצה להיות מדינת תיירות, ואם לא - צריך להגיד זאת במפורש. במצב הקיים לא יבואו תיירים. יש גם בעיות בסחונות שאין להתעלם מהן. מדינה שיש

לה בעיות כאלה צריכה להציע תנאים מושכים לתיירים, על ידי סיבסוד או התרת טיסות שכר. בעולם חושבים שמסוכן לבוא למדינת ישראל, יש פיגועים. אבל אם תיירים כבר מחליטים לבוא לכאן, אנחנו קונסים אותם ומחייבים אותם לנסוע במחיר שהמדינה תקבע. בתנאים כאלה אי אפשר להתחרות בארצות חירות אחרות.

י. טלמון: אני מקבל הצעתו של חה"כ מודעי לא להכנס לבעיות של טיסות שכר, כי אני חושב שהיושב-ראש וחברי הוועדה קראו חומר על טיסות שכר. אני רוצה להציג שאלה כלכלית פשוטה. אין ספק שתעשיית התיירות היא תעשיית ייצוא פאר-אכסלנס והערך המוסף שלה הוא מהגבוהים, אולי הגבוה ביותר בתעשיות הייצוא בארץ - כ-80%. בא גורם שהוא אינטרסנט ישיר והוא מנסה לשמור על האינטרסים שלו, ובאמצעות משרד התחבורה הוא מטיל מס פרוהיביטיבי שלא מאפשר לנו לייצא. אלו הן העובדות.

בשלושת החודשים הראשונים של שנת 1975 ירדה התיירות בצחניה ב-22%, תל אביב - 13%, ירושלים - 25%, ירושלים המזרחית - 9.5%, התעירות עלתה בטבריה ב-8.9%, בנצרת ב-100%. העליות נובעות אך ורק מטיסות שכר לעמאן, ולא משום ג'ימיקס או מתן מתחת לשולחן או בונוס של המוביל הלאומי.

מ. דרובלס: והירידות?

י. טלמון: לירידה שלוש סיבות עיקריות: בטחון, מחיר, מצב כלכלי בארץ היציאה.

כל הקונספציה של אל-על אינה נכונה. צריך לראות את ההפסד של תיירים בטיסות המדינות לעומת ההכנסה הגדלה בתיירות אחרת. העקשנות של משרד התחבורה נובעת אך ורק מסיבה אחת: מהפחד שמא טיסות שכר יצליחו. אבל נפנוף בסקרים הוא חרב פיפיות. אפשר לעשות עימות בין הגינות סקר של אל-על או משרד התחבורה והסקר שהזמין משרד התיירות. כבר דיבר על זה מר אורן. אינני יודע איזה סקר יעמוד במבחן המגמתיות. די היה לשמוע את דבריו של מנכ"ל אל-על ביום ששי ברדיו.

אני מסכים עם מר בן-ארן שאל-על היא בין הנפגעים. היא בין הנפגעים בגלל דבקות במדיניות התעופה שלה. ש מר שרם רצה לראות בזה משבר לא של התיירות אלא של בתי המלון, בלשון המעטה אומר שזהו אי דיוק. גם אל-על שייכת לתעשיית התיירות ולא רק אנחנו, והיא בין הנפגעים.

מ. בן-ארן: בגלל קוצר הזמן שעומד לרשותי לא אוכל היום לשטח את כל הטיעונים שלנו בנושא רציני זה. אנחנו לא מומחים בנושא המלונאות, אבל קצת מתמצאים בנושא התעופה. אני רוצה רק להעיר מספר הערות הבהרה.

קודם כל העניין שמונח על כף המאזנים הוא קשרי האויר הסדירים של מדינת ישראל, ואת הנושא הזה אי אפשר בכלל להשנות את ייצוא טקסטיל או כל דבר אחר, מהטעם הפשוט שבעוד שבחשית הסקסטיל התחרות היא בעיקר על טיב המוצר ועל המחיר, הרי בתעופה + להבדיל מימאות - אין חופש. אני מאחל לעצמי ולכולנו שהמצב בתעופה הבינלאומית ידמה למצב המוסדי בספנות. לכל האניות מותר באופן חופשי להכנס לכל נמל, להוציא ארצות שנמצאות במצב לוחמה פעילה. בספנות התחרות היא חופשית, בתעופה לא כך. לפי אמנת שיקגו מ-1944, התעופה מבוססת על עקרון של ריבונות באויר של כל מדינה ומדינה, וכל מדינה חייבת להעניק רשות למוביל

של מדינה אחרת לעצם זכות ההתחרות. אילו היה מצב אידיאלי, לא הייתה בעיה של תחרות חופשית, קשרי האויר של ישראל היו בנויים על עקרונות אחרים וגם אל-על הייתה פועלת בצורה אחרת ולא הייתה קשורה בלעדית בשוק הלאומי של ישראל, יכולה הייתה לטוס לכל מקום בעולם ולעמוד בתחרות חופשית עם חברות אחרות. לפי מימצאים ידועים, בין היתר גם של ד"ר מבקר המדינה על-אל-על, יכולה הייתה אל-על ביטולותה לעמוד בתחרות.

אבל בתצופה אין חופש, התעופה מבוססת על זכויות טייס שבנויות על מערך קשרי אויר סדירים. רק במסגרת זו ניתנות זכויות טייס ורק במסגרת שרותים סדירים אפשר לקיים את הקשר האוירי.

השאלה המרכזית שמדינת ישראל חייבת לשאול, ושחייבת לשאול אל-על כמכשיר בידי מדינת ישראל לביצוע מדיניותה הלאומיים ולקיום האינטרסים שלה, היא אם יש אינטרס בסיסי למדינה לקיים קשרים אלה או לא. אנחנו יודעים שקשר אוירי סדיר או אינטרס בסיסי של המדינה, ואי אפשר לקיים את הקשר האוירי הסדיר אם יתירו טיסות שכר, שהן גם לא יפתחו תיירות. פה לא הובאו הוכחות אלא נשמעו הצהרות, וארשה לעצמי מאוחר יותר להוכיח כי טיסות שכר לא פיתחו תיירות לשום מקום בעולם. טיסות שכר יגרפו את התנועה הסדירה, יגרסו את הקוים הסדירים.

ע. הורביץ: נניח שהקשר הסדיר עלול ללהפגע, אבל מה יקרה אם נסבסד אותו? האם בגלל טיסות שכר יבוטלו גם זכויות טייס?

מ. בן ארי: שני הדברים קשורים. מדינת ישראל יכולה להחליט לסבסד את הקוים של אל-על, אבל זה לא יספיק. לפי החוזים האויריים שיש בינינו ובין מדינות אחרות, התדירות והקיבולת הן סימטריות.

היו"ר י. הורביץ: נחدد את השאלה. נניח ש-75% ירוצו מהקוים הסדירים לטיסות שכר, ישארו רק 25%. זה יהרוס את תדירות הקוים. נניח שממשלת ישראל תרצה לשאת בהפסד. האם מדובר בהפסדים או בזכויות טייס?

ש-התיירות מ. קול: בשום מדינה בעולם זה לא פגע.

מ. בן-ארי: אני מדבר על זכויות טייס. אם אקח את הדוגמה של יו.ג. הועדה, נניח שהתנועה הסדירה מצרפת תהיה 25% מהתנועה עכשיו. אייר-פראנס תגיד: במקום לקיים 15 טיסות לשבוע לישראל אקיים רק 3-4. כך היה כשהיו טיסות שכר לארץ. לפי ההסכמים עם ממשלת צרפת, אייר-פראנס תטוס שלוש פעמים ללוד, אל-על תטוס שלוש פעמים בשבוע לפאריס. אם אכן יהיה מצב כזה, תהיה פגיעה חמורה ומיסוס קשרי האויר הסדירים של ישראל.

היו"ר י. הורביץ: יש טיסה ישירה לברלין המערבית?

מ. בן-ארי: אין. אי אפשר לבודד את ברלין מפרנקפורט. הנושא הוא מורכב. התמצית היא פשוטה: טיסות שכר לא מפתחות את התיירות, הן מסיטות תנועה מהקוים הסדירים וכתוצאה מכך נפגעות וייפגעו זכויות הטייס של ישראל, נפגעת ותפגע תדירות הטיסות הסדירות לישראל. אלה טענותינו, ואנחנו מתכוונים להוכיח אותן לפני הועדה גם בעזרת חומר עובדתי.

נקודה שניה שאנחנו מעלים: הפגעות כלכלית
כבדה ביותר של המוביל הלאומי, וכתוצאה מכך של משק המדינה בכלל.

נקודה שלישית: הדוגמה של סקנדינביה
וגם ארצות אחרות, לפי ניתוחים שלנו והתחזיות לגבי טיסות שכר בסקנדינביה,
שנערכות כבר 8 שנים, מוכיחה מה שאנחנו אומרים. טיסות השכר לא רק
שלא שרחו את התיירות, הן הרסו קוים סדירים. עובדה היא שגם אל-על וגם
סאס בקושי מקיימות טיסה אחת בשבוע, בזמן שבנתיבים אחרים היתה התפתחות
של מאות אחוזים. אנחנו טוענים שטיסות השכר הן שגרמו לירידה בתנועת
התיירות מסקנדינביה לישראל.

היו"ר י. הורביץ: נמסרו כאן מספרים הפוכים.

מ. בן-ארי: לא נמסרו שום מספרים, נמסרו הצהרות. אנחנו
נביא מספרים וניתוחים שלנו.

לאגדה של תנועה בטיסות שכר לעמאן אין כל אחיזה
במציאות. יש גידול מסוים בתנועה בגשרים, מבחינה זו עמאן מחליפה את
ניקוסיה שהיתה נקודת מעבר בעיקר לאנשים שמבקרים בארצות אחדות באזור.
אנחנו יודעים מה מספר טיסות השכר מארצות הברית לעמאן. לפי נתונים
שקיבלנו אותו מהמשרד לעניינים בינלאומיים של ס.א.י. בי. ב-1974 אושרו
10 טיסות שכר מארצות הברית לעמאן ומהן בוצעו הראשון של השנה 2
טיסות, ברבע השני לא היתה אף טיסה, ברבע השלישי - 3 טיסות, ברבע
האחרון של 1974 - 3 טיסות. בשנת 1975 עד היום הזה לא היתה אף טיסה אחת.
מה שיש זה חלק מהמאמץ של ממשלת ירדן לפתח תיירות, בסיבסוד של 40%-50%
בקוים סדירים, סיבסוד גם של טיסות וגם בתי מלון. אין מניעה שממשלת
ישראל תעשה אותו דבר. אין קשר בין התנועה דרך הגשרים וטיסות שכר.

היו"ר י. הורביץ: כמה טיסות שכר היו מאירופה לעמאן?

מ. בן-ארי: יש מספר מזערי של טיסות שכר מאירופה לעמאן.
עיקר התנועה לעמאן היא בחברות סדירות, בעיקר
אליה בסיבסוד של ממשלת ירדן. אנחנו יכולים להביא הוכחות.

אינני מדבר על בסחוף הטיסות, זה לא שייך
לנושא. על זה אתווכח עם מר אורן בהזדמנות אחרות.

ועכשיו לענין המונופול. אני גאה בשתי עובדות.
לצערי הרב, אל-על בעל כורחה נהנית ממונופול בקשרי האויר של ישראל
בעתות מלחמה גם בארץ וגם באזור. זה הזמן היחידי שבו אל-על נהנית
ממונופול בעל-כורחה. בכל ימות השנה אל-על מתחרה עם 16-17 חברות
מעופה סדירות החזקות והחשובות ביותר בעולם, והיא עומדת בכבוד
בתחרות. לאל-על אין שום מונופול.

בסכום, אנחנו טוענים שטיסות שכר לא מפתחות
תיירות, הן גם לא מוזילות את המחיר. התרת טיסות שכר תפגע קשות בקשרי
האויר, תמוטט את קשרי האויר הסדירים של המדינה; היא תפגע קשות במשק
המדינה הן על ידי פגיעה במוביל הלאומי והן על ידי הפגיעה בתנועת
התיירות. אני רוצה להדגיש כי חברת אל-על מתקיימת מתנועת התיירות.
90% של הבאים לארץ באים לתיור, כך שמבחינה זו אנחנו האינטרסנט הראשון
להגדלת מספר התיירים. אם הגענו למסקנה שטיסות שכר אין בכוחן להגדיל
את התיירות אבל יש בכוחן לפגוע, הרי אין לנו צל של ספק לא זו בלבד
שלא צריך להרחיב את ההתיירים לטיסות שכר, אלא לאור הנסיון אנחנו
משוכנעים שמה שצריך לעשות הוא לבטל את טיסות השכר הקיימות, כדי
לתת יותר תנועה לחברות הסדירות שנפגעו מהשפל הכלכלי לא פחות מענפים
אחרים במשק ובעולם. אין ספק שחברות התעופה הסדירות בסקנדינביה, לשמל,
יעשו כל מאמץ להחזיר את התיירות בסקנדינביה לאותו מסלול שבו יכולה
היתה להיות אלמלא היו טיסות שכר והענין היה מופקד בידי החברות
הלאומיות.

ש. מלצר: שאלה אחת להבהרה. אם מחר יהיו טיסות שכר מגרמניה, כלום יכולה חבת-בת של אל-על

לנחות בכל עיר בגרמניה?

מ. בן ארי: לא חברת-בת ולא אל-על. בשטח מדינת ישראל אנחנו יכולים לנחות בכל מקום שיש בו שדה תעופה. לט.ו.ו.א. מותר לטוס לישראל מסן-פרנציסקו, לוס-אנגלס וכל מקום, ולאל-על אסור.

שר-התיירות מ. קול: ממשלת ארצות הברית הודיעה שכל עוד לא יהיו טיסות שכר לישראל לא תתיר נחיתה במקומות

אחרים מניו יורק.

מ. בן ארי: זה לא נכון.

מ. דרובלס: מביץ 17 החברות שמתחרות באל-על, כמה אינן חברות ביאט א?

מ. בן-ארי: כולן ביאט א.

מ. דרובלס: אם כך ההתחרות היא לא התחרות.

מ. בן-ארי: התחרות בין חברות תעופה היא לא רק על מחיר.

ש. מלצר: אני אינני מדבר כמלונאי, יש לי בסך הכל 25

חדרים באילת והם מלאים פועלים. התחלתי בענף התיירות באילת לפני עשרים שנה, מאז התפתחה התיירות. חיפשתי דרכים להביא יותר תיירים לאילת. ביקרתי ברוב הארצות בעולם, נפגשתי והתכתבתי עם מנהלי חברות שכר גדולות, ואני חושב את עצמי לעד מומחה, כי עסקתי הרבה בנושא.

אל-על היא נכס גדול למדינת ישראל, אבל מר בן-ארי לא ענה על שאלתי. אם מחר יהיו זכויות הדדיות, אל-על תוכל לנחות בכל עיר בגרמניה, צריך יהיה רק להחליף את הסמל בסמל שכתוב עליו: צ'רטר על ידי ארקיע. כך עושה אלאיטליה שגם היא חברה ביאט א.

אני עוסק בנושא כבר שלוש שנים. כתבתי לשר התיירות כבר לפני שלוש שנים שצריך לפתוח מערכה ציבורית בנושא זה, ולא בשביל 23 החדרים שלי באילת. את בחי המלון באילת לא הקים שר התיירות, ממשלת ישראל כולה עשתה זאת. היא קבעה גם מענק זרוז של מאות אלפי לירות, על דעת כל הכנסת. אבל את שדה התעופה לא גמרו.

יש טייסים שיוצאים מחיל האויר ומחפשים עבודה בחברות זרות. צריך לדאוג לקליטה של בחורים כאלה.

תמנע במשבר, נמל אילת במשבר. המקום היחידי שיכול היום לקלוט עובדים באילת הוא התיירות. החברות באירופה מחפשות אחרינו, הן מעונינות באילת בגלל תנאי מזג האויר המיוחדים בחורף.

הרווח של אל-על הוא לא תמיד האינטרס הכולל של המדינה. אל-על יכולה להטיס אנשים מארצות הברית ליוון, להשאיר אותם לבלות חופשה ביוון ולהגיע במטוסים ריקים לארץ ועוד להרוויח. אבל אנחנו לא מרוויחים מזה, כי התיירים לא יגיעו לארץ.

ארצות הברית בזמן מלחמת וייטנאם עודדת טיסות שכר, כי החברות הלאומיות שרבו לטוס לווייטנאם להביא חיילים לחופשות. שום מדינה לא תקבל בארצות הברית זכויות נוספות אם לא תתיר טיסות שכר.

ענקי התיירות בעולם אומרים שאילת היא נכס לתיירות הבינלאומית, ואני לא יכול להביא לשם אנשים בגלל המחירים הגבוהים של הטיסות.

י. אבינתן:

- אני רוצה לעבור על 4 הנקודות שציינ מר
בן-ארי: 1. טיסות שכר לא מפתחות תיירות;
2. טיסות שכר הן לא יותר זולות; 3. החרת טיסות שכר תיפגע בקשדי
האוויר של מדינת ישראל; 4. אל-על תפסיד וייפגע משק המדינה.

קיבלתי נתונים של "אינטרנשיונל סיוויל
אוויאישן". ב-1972 טיסות שכר תפסו 30% מכלל התנועה האוירית הבין-
ארצית בעולם. בקוים בין ארצות הברית לאירופה 25% מהתנועה היו
בטיסות שכר. בשנת 1962 באו בטיסות שכר לספרד 650 אלף תיירים,
ב-1972 - 1,260,000. במקסימום העליה היתה מ-1,650,000 ב-1968
עד קרוב לשלושה מיליון. בקוים מארצות הברית לאירופה בשנת 1960 ססו 200
אלף תיירים בטיסות שכר, ב-1972 - 2.5 מיליון. יש סוג מסוים של טיסות
שכר אי.טי.סי. ובסוג זה בלבד עלתה התנועה בשנים 1968 עד 1972
למרוקו ב-58%, ליוון 60%, תוניס - 48%.

ההנחה של דיקסון-ספיס שעם החרת טיסות שכר
תגדל התנועה ב-30% נראית לי מאד זהירה, וזה יהיה רק אם באמת תהיינה
הגבלות חמורות מאד.

האם טיסות השכר מוזילות? כמו שמר בן-ארי
האשים את הדו"ח של דיקסון-ספיס, אני רוצה לצאת בהאשמה כבדה לא על
אל-על אלא על משרד התחבורה, שהוא במתכוון הטעה את הממשלה ואת
ועדת הכלכלה של הכנסת וכל מי שמסרו להם נתונים. כלכלני משרד התחבורה
לקחו את מחיר טיסות השכר בין ניו יורק ולונדון ועשו חישוב תאורטי
שאם הטיסה תהיה מלוד היא תעלה 668 דולר. יש טיסת שכר מניו יורק
לעמאן והיא עולה 421 דולר. ההבדל בין הטיסה הקבוצתית הזולה ביותר של
אל על לטיסת שכר הוא גדול.

א. גרא: יש לך נתונים כמה משלמת חברת אליה בעד דלק?

י. אבינתן: גם המחיר מאמסטרדם לביירות זול ב-40%
מהטיסה הזולה ביותר של אל-על. גם טיסות

לביירות מסבסדים?

א. גרא: בוודאי.

היו"ר י. הורביץ: לאנשי אל-על ואנשי משרד התחבורה יש בוודאי
עוד הרבה לומר, וכן לאנשי משרד התיירות.
עוד נשוב לדון בנושא. אני מודה לכל אלה שנענו להזמנתנו ותרמו לדיון.
הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 15.05.