

כנסת שמיניח

מושב שני

פרוטוקול מס' 114

מישיבת ועדת הכלכלה שהתקיימה ביום ג' ז' באב תשל"ה
13.00 בשעה (15.7.75)

הנוכחים:

חברי הועדה:

י. הורביץ - היו"ר
 א. אבטבי
 י. דרניצקי (יודין)
 ב. צ. חלפון
 מ. חריש
 א. לבני
 י. מודעי

מוזמנים:

מ. בן-ארי - אל-על
 ל. וולך - " "
 ד. שומר - " "
 י. שרם - " "
 י. אבינחן - חב" בת" מלון
 י. טלמון - " " "
 י. כץ - " " "
 ד. אורן - " " "
 ד. ליכט - " " "
 ל. אדלר - " " "
 ח. גבחון - מנכ"ל משרד התיירות
 א. קוצר - משרד התיירות
 ג. אחיטוב - " "
 ד. קולני - " "
 ד. שפילמן - משרד התחבורה
 א. גרא - " "
 י. הוניג - משרד האוצר
 י. טלמון - אגוד סוכני התיירות

מזכיר הועדה - י. פ. פלקסר

יועץ כלכלי לועדה - ד. לב

רשמה - ש. ברקת

סדר היום

המשך הדיון בענין מסות שכר.

-765-

(נתקבל ביום 21.7.75)

היו"ר י. הורביץ:

זו הישיבה השניה שאנחנו מקדישים לנושא טיסות שכר. שר התיירות הודיע שהוא יאחר לישיבה.

מר אבינתן:

אני רוצה לחזור בקצרה על דברי בישיבה הקודמת. התייחסתי ל-4 נקודות עליהן עמד מר בן-ארי בקשר לטיסות שכר: (א) איך טיסות שכר מפתחות תירות; (ב) טיסות שכר אינן יותר זולות; (ג) טיסות השכר יפגעו בקשרי האויר של ישראל; (ד) טיסות השכר יפגעו במשק המדינה. בקשר לנקודה הראשונה הערתי ש-36% מכלל הנוסעים בקו הטראנס אטלנטי נוסעים בטיסות שכר, ואלו מהוות 30% מכלל התנועה האוירית. ניסיתי להוכיח שטיסות השכר מפתחות תירות במקום שהן מותרות, וציינתי לדוגמא שבשנים שבין 1968 ו-1972 היה גידול בתנועה במכסיקו, בספרד, ובסוג מסוים של טיסות מתונים מרוקו ויון, בשעור של 40% עד 48%. אחרי זה עברתי לנושא המחיר. האשמתי את משרד החבורה ו"אל-על" בכך שהסתמכו על נחונים מטעים, משום שניסו לחשב את מחיר טיסת השכר בין ניו-יורק לישראל לפי מחיר טיסת השכר בין ניו-יורק ללונדון, בו בזמן שאפשר לקבל דוגמאות למרחק טיסות דומה לשלנו מבלי להיזדקק לחישובים אריטמטיים. כאשר ציינתי שמחיר הטיסה בין ניו-יורק ורבת-עמון זול ב-80% מכל טיסה מניו-יורק ללוד, אמר איש אל-על בקריאת ביניים שמחיר הדלק לטיסות לרבת-עמון מסובסד. עובדה היא שגם מחיר הטיסה מאמסטרדם לביירות הוא ב-40% יותר זול בטיסות השכר. אולי גם כאן יאמרו שהמחיר מסובסד, אבל אינני מתאר לעצמי שמסבסדים את מחיר הדלק עבור חברות זרות. במרחק הטיסה שבין ניו-יורק לתל-אביב ובין ניו-יורק לניקוסיה יש הבדל של 4% בלבד. לפי הנחונים של "צ'רטר טרנסאיר" מחיר הטיסה הקבוצתית לניקוסיה הוא \$406 לעומת טיסה קבוצתית באל-על שהיא במקרה הזול ביותר \$731. בחורף ההבדל בין שני המחירים הוא 13.5% לטובת הצ'רטר מניו-יורק לניקוסיה. בטיסה בקו שכמעט זהה באורכו, בין אמסטרדם ל-לס פלמס הדלק ודאי איננו מסובסד, ומחיר הצ'רטר הוא \$172, בו בזמן שמחיר הכרטיס הקבוצתי הזול ביותר בין אמסטרדם לתל-אביב הוא \$275 - הבדל של 60% בקיץ ושל 22.5% בחורף. בטיסות השכר הקיימות בין קופנהגן לתל-אביב, עדיין יש הבדל לעומת המחיר הכי זול של טיסה קבוצתית בשיעור 125% בחורף ו-115% בקיץ. אינני יודע על סמך מה החליט משרד החבורה לאמץ את גירסת אל-על שההבדל במחירים הוא 10% עד 15% בקיץ ובכל יתר העונות המחירים זהים, או אולי אפילו יותר יקרים מאשר בטיסות הסדירות. לפי הנחונים שקיבל משרד התיירות מסקר של 1974 מסתבר שבטיסה הקבוצתית הזולה ביותר בין לוס-אנג'לס לניו-יורק, ההפרש הוא בין 34% ל-44% בקיץ, ובין 23% ל-45% בחורף. כל התחשיבים והטיעונים של משרד החבורה, כאילו אין כמעט הבדל במחירים, ואם יש הפרשים הם קיימים רק בקיץ - כל הטענות האלה לא רלבנטים. ואני מקווה שחברי הכנסת יקחו דבר זה בחשבון בדיוניהם.

מר בן-ארי:

יש דוגמא: מדינת ישראל.

מר אבינתן:

איך דוגמא כזאת בשום מקום בעולם. זכויות הטיס הן לא רק ענין מסחרי אלא גם נקבעות על ידי שיקולים פוליטיים. אף פעם לא הייתה דרישה לצמצום זכויות טיס

בגלל ירידה בריווחיות של הקוים. נוסף על כך, כל הטעון מבוסס על ההנחה שתהיה הסתה של נוסעים מטיסות סדירות לטיסות שכר, ולכן תיפגע ריווחיות הקוים הסדירים. בדקנו אם אכן כך קרה הדבר במקרים אחרים. נתברר שבספרד, בשנים 1968 עד 1972 גדלה התנועה בטיסות השכר פי 19.5, ובאופן מקביל גדלה גם התנועה בטיסות הסדירות פי 4.5. בין ארה"ב לאירופה גדלה באותה תקופה התנועה בטיסות שכר פי 12, ובטיסות הסדירות פי 5.5. יש לנו נתונים על שיעור הגידול השנתי בתנועת הנוסעים בטיסות סדירות של חברות תעופה לאומיות: ב"אליה" היה גידול של 13.4% לשנה, ב"רויאל אייר מרוק" - 14.8% גידול לשנה; ב"אפירו מכסיקו" - 18.3% לשנה; ב"טוניס אייר" - 24% לשנה; בחברה הלאומית של לבנון היה גידול שנתי של 29.2%. בכל הארצות האלה טיסות השכר מותרות. אינני חושב שהמצב הביטחוני בלבנון, כגורם במשיכת תיירות, טוב יותר מאשר בישראל.

היו"ר י. הורביץ: האם בכל הקוים מביירות יש טיסות שכר?

מר אבינתן: מארה"ב מותרות טיסות שכר ללא הגבלה; מאירופה אינני יודע.

מר חסון: מהו מספר התיירים שבאו בטיסות שכר ללבנון, או שבכלל באו בדרך האויר?

מר אבינתן: התייחסתי לגידול התנועה בחברות הסדירות כדי להוכיח שטיסות השכר לא פגעו בהן.

היו"ר י. הורביץ: אנחנו לא מצויים בנושא ואיננו יכולים להשתתף במלחמת מספרים. אנחנו מבקשים אתכם להקפיד על דיוק בכל מספר שאחד נוקבים, כדי שעל כך לפחות לא יהיו ויכוחים.

מר אבינתן: רצייתי לעמוד על עוד נקודה, אשר מציינים אותה כאילו זו הוכחה שהטיסות לישראל לא יצליחו: אני מתכוון לטיסות שכר מסקנדינביה. רצייתי לציין שלפי דעתנו אין ערך לעשות השוואות על פי נתונים אבסולוטיים וגידול מספר התיירים, כי שיעור הגידול צריך להיות חמיד על רקע גודל האוכלוסיה, ובאופן מיוחד גודל האוכלוסיה שיוצאת לנופש מאותה ארץ. לפיכך אני אומר שבשנים שבין 1968 ל-1972 הגיעו לישראל 0.58% מכלל היוצאים לנופש, בזמן שמגרמניה המערבית הגיעו לישראל רק 0.22% מכלל היוצאים לנופש. זה מראה מה היא משמעות טיסות השכר מסקנדינביה. חברה אל-על ניסתה להוכיח שנגרמו לה הפסדים על ידי הפעלת טיסות שכר מסקנדינביה. בתזכיר משרד התחבורה יש טבלה שם כתוב "לפי אומדן אל-על צוייכים היו להגיע ב-1968 20.070 תיירים מסקנדינביה." זה מאוד מוזר! ב-1967 הגיעו מסקנדינביה 8391 תיירים. לפי איזה נתונים עשתה אל-על אומדן שתוך שנה אחת חייבת התיירות מסקנדינביה לגדול פי 2.5, ובאיזה מדינה זה כבר קרה? אם על אומדן כזה מבססים הוכחה שנגרמו הפסדים, אפשר להגיע להערכה של מליונים רבים. אנחנו מבקשים לדחות אומדנים כאלה על ההגיון. לא שוכנענו שעלולה להיפגע התנועה בקוים הסדירים. בקו מקופנהגן יתכן שלא הייתה עליה, אבל גם לא הייתה ירידה בפועל; אפשר לטעון לירידה רק לעומת הצפיות.

גם אם ייגרמו אי אלו הפסדים לאל-על, אני מבקש לא לשכוח שהערך המוסף לכל דולר במלונות הוא 80%, בו בזמן שהערך המוסף של אל-על הוא רק 25% לדולר. אפילו אם נפסיד הכנסה של \$ 3 באל-על ו תמורת הכנסה נוספת של דולר אחד בבתי המלון, עדיין ישאר עודף של 5 סנט לקופת המדינה מכל דולר. אבל, אינני צופה סכנה כזאת. אל-על יכולה לזכות ברווחים גם מפעולות טיסות השכר. אותם מניעים שקיימים היום, בעיקר אצל יהודי ארה"ב, להעדיף את חברה אל-על, יהיו קיימים גם אם היא תפעיל

טיסות שכר, ומשום כך יהיה לה הרבה יותר קל לזכות בהחזרות עם חברות שכר זרות בקבלת צ'רטרים. אל-על התנסתה בהפעלת טיסות שכר, והיא רק ניזוקה מזה שקיים איסור על הפעלת טיסות אלו. התפרסם מאמר ב" *THE WALL STREET JOURNAL* " ממאי 1973 (קורא את הטקסט) שבא להוכיח כי אל-על ניזוקה מזה שאסורות טיסות השכר בין ארה"ב לישראל.

יש עוד נימוקים שמביא משרד התחבורה, או אל-על, ואפשר לומר לפחות שהן "לא כל האמת". התבשרנו ש"90% מטיסות השכר מתבטלות בכלל". יתכן ויש אחוז ביטולים גדול לגבי סוג מסוים של טיסות שכר מארה"ב בלבד, אבל זאת לא ציינו. יש טיסה הנקראת "טי.סי.ג'י." שלגביה נקבעו בארה"ב חנאים קשים מאוד: צריך לשלם 65 יום מראש עבור ההזמנה, וברור שהסוכנים מגישים בקשות לקיום טיסות מסוג זה גם מעבר למה שהם חושבים לבצע, כדי להיות מובטחים לכל מיני אפשרויות של שינויי העריפים במשך תקופת ההמתנה הממושכת. נאמר שאסור לעשות פרסומת לטיסות שכר; יש רק סוג אחד של טיסות שבארה"ב אסור לעשות פרסומת לגביהם, שנקראת "AFFILIATE CARRIER" שלגביה צריך להוכיח כל נוסע כי היה חבר באגוד ארגון 6 חודשים לפני הטיסה. לגבי כל שאר הטיסות אין שום איסור על פרסום. לגבי הטיסות מן הסוג הראשון שציננתי, השיגה לבנון אישור שאנשים יצטרכו לשלם רק 14 יום לפני הטיסה במקום 65 יום, היות וזה איזור מלחמה. האם מדינת ישראל לא תהיה מסוגלת להשיג אותן הקלות!?

אני פונה לחברי הכנסת להתייחס לדברים שנאמרו על ידי נציגי התאחדות בתי המלון, ולדחות את טיעוני משרד התחבורה בקשר לכדאיות המחירים והסיכונים הכרוכים בטיסות השכר.

מר אורן:

אני רוצה להתייחס לדבריו של מר בן-ארי בקשר לסכנה שאל-על מפסיד זכויות טיסה בארצות אחרות אם יחירו טיסות שכר לישראל. הוא צייר תמונה מאוד קודרת, אבל אין חקדים כזה שמוביל לאומי של איזו מדינה הפסיד זכויות נחיתה בגלל הרשות שניתנה לקיים טיסות שכר. ההפך מזה הוא הנכון: באותם מקרים שניתנו גם אפשרויות של טיסות שכר, החברו זכויות הנחיתה של המוביל הלאומי באמצעות חברות-הבת שעסקו בטיסות שכר. אני רק מקוה שמר בן-ארי לא ירצה להעביר רעיון זה למדינות אחרות לחיזוק טענתו ועמדתו... לא רק אצלנו קיימת מלחמה של המוביל הלאומי נגד טיסות השכר; גם במדינות אחרות יש מלחמות כאלה, והמוביל הלאומי מפסיד. " *THE WALL STREET JOURNAL* " מתפרסם מאמר בקשר לתביעה משפטית של חברת "פן אמריקן" וחברת " *Trans World* " שהציעה לביטח הדין הפדראלי כנגד אישורים שנותן אגף התעופה האזרחית לחברות אחרות לבצע טיסות שכר. הם טענו שעל ידי אישורים לטיסות שכר שאינן מסוג " *Affiliate Carrier* " הם מפסידים לקוחות. בית הדין הוציא פסק דין שהשתרע על פני 27 עמודים, ובסיכום הם אומרים כי המציאות מראה שהצורה החדשה יוצרת תנועה נוספת מקרב נוסעים פוטנציאליים אשר עבורם הטיסות הסדירות יקרות מידי. הם אומרים במפורש שטיסות השכר אינן פוגעות בטיסות הסדירות, ולכן דחו את התביעה. מה שטוב לארה"ב ולמדינות אחרות בעולם, איננו צריך להיות רע דוקא למדינת ישראל.

לבסוף הייתי רוצה לבקש את יו"ר הועדה להזמין ולשמוע גם את דעתם של ראשי הערים שבהן מתרכזים בתי המלון המחקיימים מתיירות עממית ולא מן התיירות הסלקטיבית שבה מתעניינת חברת אל-על.

היו"ר י. הורביץ: שמענו בהרחבה את טעוניהם של בעלי בתי המלון, ואני מבקש את מר בן-ארי להשיב לדברים שנאמרו. אני מבקש להרחיב את היריעה עד כמה שאפשר - כמובן מחוץ לאותם דברים שהייתם רוצים להשמיע אותם רק באוזני חברי הועדה. יתכן שיש שיקולים ממלכתיים סודיים, שנציגי אל-על או נציגי משרדי הממשלה יעדיפו לומר

רק בפני חברי הועדה.

מר בן-ארי:

אני עומד עכשיו במצב קשה: חלק חשוב מאוד מן הטעונונים שלנו, ובעיקר חלק גדול של העובדות, הם בבחינת דברים חסויים, נצטרך לכן להסתפק בהצהרות שלא נוכל להביא אח ההוכחות להן, כי אנחנו לא מוכנים לגלות סודות - לא כלכליים ולא מדיניים.

הנציגים שדיברו כאן, מסתבר שהם בקיאים בצורה יוצאת מן הכלל בנושאי התעופה הבינלאומית: הביקום, המחירים, רגישות השווקים, השיקולים הכלכליים וכו' - רק אנשי אל-על ומשרד התחבורה אינם מבינים בזאת שום דבר, וזאת, לפי נתונים סלקטיביים, שברובם אין להם כל קשר עם המציאות ושום בסיס. יושבת כאן הנהלת אל-על, ואיש מהמסובים ודאי איננו יכול להבין איזה אידיוסטים או פושעים הם אלה, שאינם רוצים בטובת המדינה, ואפילו לא בטובת אל-על. מי שלקח את הדברים ברצינות, חייב היה לקבל את הרושם שיש משהו עכור במשרד התחבורה ובהחלטותיו לגבי אל-על. לגבי התיירות, נאמר כאילו זה רק ענין של מחיר הטיסה, ואם יודעו את מחיר הטיסה כבר יבואו התיירים, וכחוצאה מכך ייטב לכולנו: לבתי המלון, לחברות התעופה וגם לאל-על שחקבל יותר זכויות טיסה. הטעוץ החליפי הוא: גם אם כל מה שאמרנו לא נכון, צריך בכל זאת לפתוח את שמי המדינה לטיסות שכר, וההפסדים שיהיו לחברות הטיסה הסדירות יתאזרו על ידי הרווחים הגדולים שיבואו על ידי טיסות השכר. אין לטעוץ הזה שום בסיס עובדתי. לאמתו של דבר המצב בדיוק הפוך. נקודת המוצא שלנו היא שמדיניות התעופה של כל מדינה, ובפרט של מדינת ישראל, איננה יכולה להיות תעתיק של המקובל בארצות אחרות. כל מדינה קובעת את הכדיניות שלה בהתאם לאינטרסים שלה ולמצבה הייחודי. מדינת ישראל נמצאת במצב גיאופוליטי מיוחד. היא מנותקת מכל העולם, והקשר האוירי הוא הקשר היחיד שיש לה עם אותן המדינות שבהן נמצאים היהודים ושאתן יש לה קשרים מסחריים וכלכליים בכל תחומי החיים. לא יכולה להיות שום התפתחות ושום קיום לא לתיירות ולא לקשרי תעופה בלי קיום הקשר האוירי התקין באמצעות החברות הסדירות, המתבסס על זכויות טיסה הדדיות בין ישראל ובין ארצות העולם, בהתאם לתקנות בינלאומיות קיימות, והמושחתים על ההנחה שחוט השדרה זו חבת התעופה הלאומית. זו נקודת המוצא שלנו לגבי כל השיקולים בשטח זה.

טיסות השכר לא פיתוח ולא יכולות לפתח תנועה אוירית בעלת מניעי תיירות. כתוצאה מכך הנהגת טיסות שכר לישראל תפגע באפשרויות הפיתוח של תנועת התיירות לארץ, ולא רק לא תפתח אותה. ההוכחה הטובה ביותר לפגיעה זו היא התנועה מסקנדינביה. ללא כל צורך בתרגילים אריטמטיים יש עובדה אחת ברורה: מכל ארצות אירופה החשובות, התיירות מסקנדינביה בלבד ירדה בשעור ניכר מאוד; מכל הארצות האחרות היתה ירידה קטנה או אפילו עליה; ואילו הירידה מסקנדינביה נגרמה כתוצאה מטיסות השכר. אפשר לומר שהדוגמא הזאת התבצעה ב"תנאי מעבדה" אידאליים: כאשר דרשו טיסות שכר מסקנדינביה ב-1967, טענו את אותם הטיעונים כפי שטוענים היום. אמרו לנו שאם לא נסכים לטיסות שכר מסקנדינביה, לא תהיה משם תיירות; נסכי לטיסות שכר - נגיע ל-100 אלף תייר בשנה תוך 3 שנים, ואחר כך גדול נוסף בכל שנה ושנה. אמרו שהקוים הסדירים של אל-על לא יפגעו, ויהיו מספיק תיירים לכולם. בינתיים העובדות הן שב-1974 באו מסקנדינביה רק 26 אלף תיירים, וזאת אחרי 8 שנים מאז הובטח המספר שצינתי. שנית, בשנת 1967 הובילה אל-על כשני שלישי מתנועה האוירית מסקנדינביה לישראל; חלקה ירד ל-17% והקו בכללותו לא התפתח אלא נסוג. בו בזמן שקווי התעופה הסדירים בין ישראל לבין ארצות חוץ גדלו בתקופה זאת ב-3%. לעומת התפתחות עצומה בקוויים האחרים, גם באל-על וגם ב"סאם", הרי בקו הזה בקושי מקיימים טיסה אחת בשבוע. בדוגמא הזאת אנחנו יכולים לראות במו עינינו שהנסיון ניכשל

ואפילו גרם נזק כפול למדינת ישראל: טיסות השכר אינן יכולות לקדם את העניין ביעד תיירות מסוים; חברות השכר עושות חוזה עם חוכר והסוכן הזה לא עושה שום פרסומת. אם הוא גם עושה איזו שהיא תעמולה, זה נבלע ביעדים אחרים. הם גורמים תנועה בתנאי גאות. הם חייבים לחכור מטוס שלם, אינם יכולים להיות בטוחים שיוכלו למלא את המטוס, לוקחים על עצמם סיכונים, יש להם הוצאות ארגון גדולות, ובסופו של דבר מותר להם גם להוסיף רווח לגיטימי בהחלט, כי זאת המטרה היחידה שלמענה הם פועלים.

מה קרה בסקנדינביה? אל-על ו"סאם" התחילו להשקיע כספים רבים בפיתוח הקו ובשיווק, כי רצו לבנות את הקו הזה. כאשר ההשקעות האלה התחילו לתת את פירותיהן, נאלצו להפסיק את פעילותם בגלל השיקולים הכלכליים. ברגע שנוצרו הקשיים הקטנים ביותר, בגלל המצב המדיני באיזור, בגלל העדר פרסומת, כתוצאה מן הסכום הגדול יותר והתחשיבים הבנויים על אחוזי תפוסה יותר נמוכים, נוסף להיפגעות מעליה מחירי הדלק - כל אלה גרמו לעליה תלולה במחיר טיסות השכר, וזה הביא גם לצמצום התדירויות המתוכננות. כל הגורמים האלה גם יחד גרמו לירידה תלולה בתיירות מסקנדינביה, בניגוד לכל ארצות אירופה.

אשר לנושא הכללי של טיסות שכר, צריך לייחד את הדיבור על עובדות. מבחינת המערך הכללי והבסיסי שונה אירופה והתנועה בתוכה מכל המערך ומן הבעיות של הקווים הבינבשתיים; כל המערך והקווים לישראל הם בינבשתיים. באירופה יש תנועה גדולה של נופשים. זה מתבטא בעשרות מליונים של אנשים, הנוסעים בעיקר בחודשי הקיץ ממדינה למדינה; חלקם של הססים מביניהם אינו עולה על 16%, וכל היתר משתמשים בכלי תחבורה יבשתיים. משום כך חברות התעופה הלאומיות לא יכלו וגם לא היו מעונינות לבנות מערך לטיפול בסוג כזה של נוסעים. מערך כזה צריך להתחרות עם הרכבת ועם המכונית הפרטית, והמדובר בסך הכל בתנועה לעונה מאוד מצומצמת; כדי להתגבר על התחרות הזאת היו צריכים לבנות מערך גדול שלא היה יכול להשתלם. כתוצאה מכך החליטו לבסס את הקווים הסדירים שלהם בתוך היבשת על תנועה בעלת מניעים עיסקיים. גורם הזמן הוא חשוב בעיניהם, ורובם גם אינם משלמים עבור מחיר חטיסה מכיסם. מתווספת על כך תנועה שבאה מיבשות אחרות, ושאינה יכולה לנוע בתוך אירופה במכונית. מסיבה זאת חברות לאומיות אירופאיות אינן מתענינות בסוג כזה של טיסות בתוך אירופה. אליטליה, למשל, יש לה ציוד מיושן שאיננו מתאים לתפעול במסגרת הרגילה, ובמקום למכור אותו בהפסד, היא החליטה להקים חברת-בת שתתחרה עם חברות אחרות העוסקות בטיסות שכר. הם אינם טסים בקווים בינבשתיים אלא רק בתוך אירופה. הנושא הזה איננו רלבנטי לגבי דידנו. מה שרלבנטי לגבינו, זאת התיירות והתנועה לטווח בינוני ולטווח ארוך.

בארה"ב המצב שונה לחלוטין. שם עיקר התנועה מתבססת על הקווים הסדירים, כאשר בקווים הסדירים יש אחוז מאוד מאוד משמעותי של נוסעים בעלי מניע עיסקי. זה מחזיק אותם, כי זה איננו נתון להשפעה של טיסות שכר. כדי לקיים את הקווים הסדירים שלהם, הם פיתחו גם חלק ניכר של התנועה בעלת המניעים הסדירים. עם זאת, הם נפגעו קשות על ידי טיסות השכר.

נאמר כאן שהתנועה בחברות הסדירות עלתה פי 5.5, ובטיסות השכר פי 12. זה מוכיח את הטעון שלי: מה שמעניין אותנו זה לא בכמה גדלה התנועה בטיסות השכר, אלא בכמה גדלה התנועה באופן כולל. אם טיסות השכר גדלו באחוז גדול יותר מאשר כלל התנועה, זה מוכיח שהם גדלים על חשבון החברות הסדירות. בארה"ב מותרים בעיקר 4 סוגים של טיסות שכר. הסוג הנפוץ ביותר זו התיירות לקבוצות בעלות קשר זהות (AFFINITY), מעצם מהותו, סוג כזה של טיסות איננו יכול

לפתח תיירות. מדובר על מתן אפשרות לארגון לשכור מטוס לחבריו, בתנאי שאלה היו חברים בו לפחות 6 חודשים לפני כן, ובתנאי שלא יהיה לדבר פרסום אלא בקרב חברי הארגון עצמו, ותנאי נוסף: כרטיס לטיסת שכר מסוג זה איננו יכול להימכר על ידי סוכן נסיעות.

היו"ר י. הורביץ: אני מציע שנעבור לנושא עצמו. אנחנו מעוניינים בטובתה של מדינת ישראל, ואמרים שטובת המדינה היא להגביר את התיירות. עכשיו מציעים כאן, כאחת הדרכים, להוזיל את הכרטיס על ידי טיסות השכר, וזה בודאי יגביר את התיירות. שמענו ממך שהפרש במחיר איננו מהותי, ומצטמצם רק לעונה קצרה. מכיון שאנחנו מעוניינים בהגברת התיירות ומכיון שיש ויכוח אם הדרך הזאת מובילה לכך, הייתי רוצה שתענה על הנקודה הזאת, שהיא שורש הבעיה: האם הוזלת המחיר של הטיסה הוא בעל השפעה מכרעת? האם יש דרכים אחרות להוזיל את המחירים? האם אתה רוצה לומר שבכל מקרה צריך להתנגד לטיסות שכר, גם אם הן זולות יותר, משום שזה עלול להביא לנזקים אחרים?

מר בן-ארי: אנחנו טוענים שלא קשר עם בעיית המחיר, טיסת השכר כשיטת הובלה ושיווק, איננה מכשיר לפיתוח התיירות לישראל, או בקווים ביניבשתיים בכלל. זו אחת הנקודות המרכזיות שנית, אנחנו טוענים שמבחינת הנוסע אין הפרשים משמעותיים במחיר. שלישיית, ההיפגעות של אל-על מבחינת קשרי תעופה סדירים וכמעריך בסיסי; רביעית: מה הקווים הכלליים של הפתרון, הנראה לנו כעשוי לפתור את הבעיה.

פיתוח תיירות פרושו קודם כל לעורר אצל האנשים את הרצון לבקר ביעד מסוים. המצב איננו כזה שעומדים בתור כדי לנסוע לישראל, או ליעדים אחרים. עבור כל יעד חייבים לעשות את המאמץ המירבי כדי לשכנע את החפיר הפוטנציאלי לבקר בו. בעולם המודרני יש שני כלים כדי להגיע לכך: תעמולה ויחסי ציבור בקרב הקהל הרחב, וכן שימוש בצינורות השיווק המסווגים את הסחורה הזאת, כלומר בסוכני הנסיעות. שני התנאים הבסיסיים האלה אינם מתקיימים לגבי טיסות שכר. התנאים בטיסות שכר; המדיניות הקיימת הונהגה רק לפני כ-10 שנים, ועד אז היו טיסות השכר המכשיר העיקרי לפיתוח התיירות. יותר מאשר 50% של הנוסעים מארה"ב טסו בטיסות שכר. אלה היו חברי האירגונים היהודיים. סוכני הנסיעות לא התערבו ולא פיתחו תיירות לארץ; חברות התעופה הסדירות גם כן לא פיתחו את התיירות, וכתוצאה מכך אל-על, הקווים הסדירים, וגם התיירות עצמה נכנסו למשבר. אז הצענו מדיניות תעופה חדשה כתרופה למשבר הזה, והיא הייתה מערכת שלמה שגם הביאה פירות. אמרנו שחייבים קודם כל לנטרל את השיטה של טיסות שכר. צריך לתת מחירים מוזלים בקבוצות קטנות ובחברות סדירות. שנית, צריך לאפשר שכל סוכן נסיעות יוכל לארגן קבוצה כזאת, וכן צריך לאפשר פרסומת חופשית באמצעי התקשורת לנסיעות האלה. התוצאה של השיטה הזאת היא, שבין 1962 ל-1972 גדלה התיירות לישראל בדרך האויר ב-18% ממוצע שנתי. זהו קצב גידול כפול מן הקצב הממוצע של התיירות המקובל בעולם, עם או בלי טיסות שכר. חברת אל-על, יחד עם חברות תעופה אחרות, הגיעו להרחבת השירותים שלהם. אל-על הגיעה להיקף פעולות הבנוי על 4 מטוסי ג'מבו ו-10 מטוסים מדגם 707. הגענו למחזור של 200 מליון דולר, לעומת 68 מליון דולר הכנסות בכל בתי המלון. הערך המוסף הוא 35%. אם יונהגו טיסות שכר, הרי על ידי עצם הנהגת המחירים עוד לא ירדו, פרט לעונות מסוימות שנה. יש עונות מסוימות בהן העלנו את המחירים, ובל בעונות אחרות המחירים שלנו שווים ואולי אפילו יותר זולים מאשר בטיסות השכר. יש כאן עובדה מפליאה: לעומת המחיר שמשלם החוכר לחברת התעופה על בסיס של תפוסה של 100%, המחיר שמשלם הנוסע שו שונה כבר ב-20%, 30% או אפילו 40%, בהתאם לתנאים ולנסיבות. במטוס 747 יש 400 מקומות; אם משהו חוכר סידרה של טיסות במטוס הזה, הוא יודע

מתוך הנסיון שאיננו מסוגל למלא את המטוס. אותו דבר אם הוא לוקח מטוס של 150 או 180 מקומות, כי בתנועה טראנס אטלנטית אחוז התפוסה המקובל הוא בערך 80% עד 83%. לכן בחישוב המחיר לנוסע הוא צריך לקחת בחשבון את ההפרש בתפוסה בין 80% ל-100%, את הקטעים הריקים, את הוצאותיו האירגוניות והאחרות, ואח הרווח שלו. לבסוף, המחירים הקבוצתיים המיוחדים בישראל שאנחנו קבענו, שווים במשך 9 חודשים בשנה פחות או יותר למחיר טיסת שכר, ולפעמים הם אפילו זולים יותר. אבל יש כאן הבדל: בזמן שמן המחירים הקבוצתיים הנמוכים נהנים 70% של הנוסעים, הרי מטיסות השכר בקו טראנס אטלנטי אחוז הנהנים הוא הרבה יותר נמוך. כתוצאה מן החישובים האלה הגענו לאופטימיזציה של התנועה, במידה והדבר תלוי במערכת המחירים התעופתיים.

יש משבר בתיירות מארה"ב, בעיקר מארצות אירופה, כתוצאה מן המשבר הכלכלי השורר שם, והוא פוגע גם בנו. עם זאת, אם מביאים בחשבון שבנוסף למשבר הכלכלי שם, יש גם אצלנו מצב מדיני ובטחוני מסוים, הרי אפשר לומר שישראל נפגעה פחות מארצות אחרות, וזאת תוצאה מן השיטה הנכונה. אם בכל זאת תתירו טיסות שכר, הרי לפי התחשיבים שלנו חיפגע אל-על בסדר גודל של 70 מליון דולר בהכנסותיה. התחשיב הזה בנוי על נתונים לגבי כמות הנוסעים שנפסיד. אני מסכים עם מר אורן ועם שר התיירות שממשלת ארה"ב מעונינת בטיסות שכר גם לישראל; היא איננה מעונינת בכך מתוך האינטרס של מדינת ישראל, אלא כדי לתמוך בחברות שמארגנות טיסות שכר באמריקה, ואשר לממשלת ארה"ב יש התחייבות כלפיהם עוד מימי מלחמת קוראה וויאטנם. מעמדן של חברות אלה באמריקה, אשר הממשלה הבטיחה לדאוג להן להיבנות בשוק האזרחי, הוא חזק מאוד - על כל פנים יותר חזק מהמעמד של אל-על ושל חברות סדירות אחרות. לכן, בזמן שבקו הטראנס אטלנטי התנועה מתחלקת 50%:50%, הרי בטיסות השכר 73% טסים בחברות אמריקאיות גם לייעדים אחרים. רוב חברות התעופה הסדירות של ארצות היעד של טיסות השכר, לא התפחחו. חברת אל-על לא תוכל לבצע טיסות שכר עם מטוס ג'מבו. לא תהיה לה כמות מספיקה של נוסעים סדירים, ונצטרך קודם כל להוריד את מטוס הג'מבו מן הקו האטלנטי. נצטרך למכור אותו, ואם זה יבוא בנוסף להפסדים שצינתי, זה ימוטט את אל-על.

יש עוד כל מיני דברים שלא יכולתי להתייחס

אליהם בגלל אותה מיגבלה חמורה, ואמלא אתר הדברים בהזדמנות אחרת.

אם לסכם: בלי כל קשר למחירים, נתנגד לשיטה של

טיסות שכר כשיטת תובלה ושיטת שיווק, היות וזו איננה מסוגלת לתרום לפיתוח התיירות לישראל. היא לא תרמה לכך בשום מקום. לגבי ישראל ראינו מה קרה בסקנדינביה, ואנחנו טוענים שירידה בתיירות מארצות סקנדינביה ניגרמה קודם כל בגלל עצם שיטת טיסות השכר, שאיננה מתאימה לפיתוח תיירות אלינו. חברת אל-על תמוטט מבחינה כלכלית, ומערכת הקשרים האזרחיים הסדירים של מדינת ישראל תצטמצם במידה ניכרת ותיפגע קשות. כל זה ללא כל תועלת למשק המדינה. יש מחדלים רבים שכולנו אשמים בזה. כולנו חיינו בתנאי גאוח מסוימת. לפני התיקרות הדלק הינו רגילים לעליה גדולה בתיירות, בשיטה שנהוגה היום ובמחירים ובתנאים שבהם ההפרש במחירים לעומת טיסות השכר לא היה גדול. אחרי הטבח בלוד, במאי 1972, התחילה לרדת התיירות לישראל. לא היו עוד שיעורי גידול ב-253 או 30%. כפי שהתרגלנו בשנים האחרונות. נחנו על זרי דפנה, והיום אנחנו משלמים את המחיר. שכחנו מה זה להשקיע את הסכומים הדרושים לפרסומת בחוץ לארץ. שכחנו לעודד מכירות ופעילות שיווק שתתחרה בייעדים האחרים. חשבנו שכל יהודי בארה"ב ויאי עומד בתור לבקר בארץ, וזו הייתה טעות על אחת כמה וכמה לגבי הגויים. זה מחדל ממדרגה ראשונה בשטח עידוד התיירות בחוץ לארץ. אם לא נחקן זאת ולא ניכנס בכל הכוח ובסכומים גדולים לשטח הזה, לא נוכל לעמוד בתחרות התעמולתית הדרושה בשווקים לאירופה ולארה"ב; כדי להתחרות בארצות גדולות מאתנו, חייבים להשקיע הרבה כסף ולא יעזור שום דבר, כי אחרת לא נגיע לפיתוח התיירות. יש

לעשות הרבה למען התשתית ובכל מיני תחומים הקשורים בבילוי יומו של החייר כאשר הוא נמצא בארץ. אנחנו צריכים לדון בהשוואת המחירים אצלנו עם אלה המקובלים בארצות המחרות בנו באגן הים התיכון. מסתבר שבתי המלוך בארץ הם ב-50% יותר יקרים. יש לנו לצורך ההשוואה לוח המחירים של חברת טרלינג שהוא המארגן הכגול ביותר. מסתבר שמחיר "החבילה" של נסיעה לישראל הוא ב-50% עד 100% יותר גבוה מאשר נסיעה לאיים הקנאריים. אם כי המרחק הגיאוגרפי של הטיסה הוא אותו מרחק. שמענו משר התיירות שלא צריך להתרשם מהמחירים הרישמיים, נותנים הרבה מתחת לשולחן. יתכן שזה נכון, אבל אם כך ודאי נוהגים לעשות זאת גם בארצות אחרות. המחיר של הטיסה לארץ איננו האלמנט המכריע, אלא המצב הכלכלי והבטחוני. כדי להתגבר על הקשיים האלה חייבים להיכנס לפעילות מתמדת וענפה ולהשקעות גדולות מאוד של כסף. אם יבוא מומחה שיבדוק ויוכיח שיש מקום להוריד מחירים, צריך יהיה לבדוק את כל "החבילה", כי על זה מסתכל החייר ולא רק על מחיר הטיסה. אפשר לעשות זאת מבלי שמדינת ישראל תצטרך להרוס את כל התשתית שבנתה בתחום התעופה בהשקעה עצומה ושהביאה לה הישגים בינלאומיים. אל-על היא בין החברות הבודדות אשר במשך 15 שנה החזיקה מעמד ללא הפסדים, גם כאשר נוחקנו מארצות חוץ, וגם הצלחנו לפתח קשרי אויר סדירים. אפשר לפתור את הבעיה הזאת מבלי להסתכן בהריסת כל ההישגים, וללא נסיונות שהם או מפוקפקים או שכבר הוכח שיאנם יעילים. צריך למצוא בכיוון הזה את הדרך לפיתרון, כך שהמשק יהנה על כל חלקיו בצורה אופטימלית, ולא שחלק אחד יצטרך לסבסד את השני. לדעתי עלול המשק להפסיד כפליים: גם בתחום התעופה וגם בתחום התיירות.

היו"ר י. הורביץ: עתה נשמע חוות דעתו של מומחה אשר הזמנו על פי בקשת חברי הועדה: מר הופמן. נמשיך בדיון בפעם הבאה.

מר הופמן:
לקראת

אדוני ראש הועדה, חברים נכבדים. אדבר בשפה האנגלית היות והעברית שלי מוגבלת למדי. בקשתי לתרגם את דברי לעברית ועותקים מתרגום זה עומדים לרשותכם. בנוסף לכך עומד בני לידי על מנת שתרגישו עצמכם חופשיים לשאול את שאלותיכם והוא יתרגמם למעני. כולנו מכירים את הדמויות המרכזיות כאן, כמו שר התיירות מר קול. אך מעטים מכים מכירים אותי. על כן אקדים ואומר כמה דברים על אודותי ועל הסיבות להופעתי בזה. במשך 25 שנים נמניתי כמפקד מן המניין בחיל האויר האמריקני. רוב הזמן בדרגת אלוף משנה. בין יחד עיסוקי ניהלתי את הענף לתכנון לטווח ארוך שהוא האחראי על תכניות חומש המפרטות את דרישותיו של חיל-האויר במימון, כוח אדם וחומרי גלם. שרותי בענף זה כלל הכרות ועבודה קרובה עם מיטב כלכלני ומדעני הצבא. לפני שרותי בענף זה הייתי אחראי על כל תמרוני נא"טו בדרום אירופה. תפקידי האחרון כלל פיקוד על אמצעי התקשורת העולמיים של חיל-האויר, ציוד ואיוש של צוותי קרקע ואויר. במשך תקופה זו חתמתי רכישת ציוד בשווי של כ-300 מליון דולאר. לאחר שיחרורי מן הצבא התענינתי בחוכניות לבניית מטוס הקרב F-14, בחעשיות GRUMAN הפכתי לאחראי על אומדנים שונים הקשורים למטוס הכולל מעל ל-450,000 חלקים שונים בשווי של 14 מליון דולאר.

ב-1970 עליתי אצלו עם משפחתי, יש לי חמשה ילדים ואני גאה למנות אותם ואותי כאזרחי ישראל. בימים אלה הנני משמש כראש הועד של "המרכז לחינוך ניסויי" בירושלים ומשתדל לעניין ולהתריש משקיעים מחו"ל למען המרכז. עליתי לישראל לא משום שאני מאמין במלוא הכנות שמדינת ישראל מהווה את האפשרות הטובה ביותר בעולם להקמת חברה בריאה וצודקת. במציאות של היום מופנים כל מאמצינו למימוש ובניית הפוטנציאל הלאומי שלנו מבית והגנה עליו מחוץ. מאמצים אלה יהיו לשוא אם המשק הלאומי יפגר אחרי התעצמותנו הבטחונית וימוטטה.

אין אנו יכולים עוד לצפות כי הגולה תכסה את הגרעונות העצומים שלנו. לגבי דידי היה זה בבחינת נס גמור שממשלת ארה"ב, (שאינה מונה יהודים בלבד בשורותיה) החליטה להעניק לנו סיוע של 2.5 בליון (!) דולאר. סיוע גדול מזה המוענק לכל מדינה אחרת בעולם. כולנו מבינים שסיוע זה לא יוכל להמשך לעולם ועלינו למצות כל אפשרות המזדמנת לנו להרויח יותר מטבע זר ולעמוד מבחינה כלכלית על רגלינו אנו.

אחד ממקורותיו הגדולים של מטבע זר הוא ענף התיירות. אם ישנה דרך דבירה לפתח ולהרחיב ענף זה עלינו לנצל אותה עד תום. דרך כזו היא קיום טיסות שכר, שאנו בשלים ומוכנים להפעילן. המדובר בטיסות מבוקרות וערוכות בקפדנות שהן נחלתן של רוב ארצות תבל להוציא את ישראל כויית ומצרים... בטוחני כי רוב הנוכחים כאן מעולם לא טסו בטיסת שכר. על כן אביא כמה עובדות מנסיוני האישי בטיסות כאלו. לפני חודש ססתי בטיסת שכר צבאית עם בני מפרנקפורט לניו-יורק. המטוס הופעל על ידי SCANDINAVIAN AIR LINES במשך הטיסה הוגשו לנו קביאר ושמפניה. הכרטיס ליחיד עלה רק 125 דולאר (המחיר בטיסה רגילה 505 דולאר). לאחר שבועות מספר, בזמן עונת השיא באירופה ססתי שוב בטיסת שכר מניו-יורק למאריד, בחברה הספרדית לטיסות שכר (SPANTAX). חברה זו מקיימת טיסות יום-יומיות ^{לניו-יורק, 3 ימים} ללונדון מאריד פראנקפורט שטוטגרט ובחזרה. הייתי עד לעובדה, שברוב המקרים הוזמנו הכרטיסים כמה שבועות מראש שלולא כן היה צורך בפרוטקציה כדי להצטרף לטיסות שמחיריהן אופייניים לטיסות שכר סטנדרטיות.

כרטיס רגיל - הלוך ושוב מפרנקפורט ללוד, עולה 565 דולאר. כרטיס במסגרת קבוצתית עולה 356 דולר אך אל-על מטללה הגבלות על הנוסעים בקבוצה כזו (עליהם להשאר בין 13 ל-45 יום בארץ) מחירה הנמוכים ביותר של אל-על מתרכזים בחודשים ספטמבר-מאי ועומדים אז על 317 דולאר. לעומת מחירים אלה עולה טיסת השכר לנוסע רק \$160 - בעת עונת השיא עולה כרטיס מניו-יורק ללוד 1333 דולאר. ובטיסה קבוצתית 827 דולר. בין ספטמבר למאי עולה הכרטיס 845 דולאר (בתנאי שהשות בארץ תעלה על 21 יום). מחירה של טיסת שכר היה עולה \$320.

ישראל ניצבת כתחנה אחרונה - הרחק מן השוק המפתה ביותר - ארה"ב. האדם הממוצע בארה"ב השוקל נסיעה לנופש או טיול, מסתכל רק פעם אחת על מחירי הטיסה לישראל ומחליט לנפוש במקום אחר. לו היו בנמצא תעריפי טיסות שכר לישראל היתה חופשה בישראל בהישג ידם של מליונים נוספים שחלק ניכר מהם אכן ימשה. בישראל מבחר מגוון של נקודות משיכה המעוררין ענין בקשת רחבה של תיירים אך במחירי הנסיעה לכאן היום - ענין זה הוא פשוט יותר מדי יקר. חברות הטיסה בעולם הגיעו למסקנה שטיסות השכר הינן בבחינת "GOOD BUSINESS" (עסקים מכניסים) ושאין לבטל את קיומן. ביוני 1975 הגישו חמישים חברות טיסה בארה"ב בקשות ל-CAB לקבל זכות להטיס טיסות "סמי-שכר". כוונתן הייתה תמכור חלק מן המקומות בכל טיסה רגילה במחירי טיסות שכר. חברות אלו אינן נהנות מסובסידיה ממשלתית. שיקולן המרכזי הוא - הרווח שהן יפיקו. ושיקול זה הביא אותן לבחור בטיסות-השכר כ"GOOD BUSINESS".

בניגוד לסוכנויות הזעירות שהשאילו את שמותיהן לחברת הבת של אל-על כדי לפרסם שקרים גלויים וידועים על טיסות השכר, בחרה החברה הגדולה ביותר בעולם התיירות AMERICAN EXPRESS להמליץ בשפה ברורה ל-CAB לאשר טיסות "סמי-שכר". בהמלצתה קבעה החברה כי: טיסות אלה המשולבות בטיסות המתוכננות הן צורך השעה, לאור גידול ההוצאות בדלק, לא יכולה מערכת התחבורה האווירית של ארצות הברית להרשות לעצמה הצמדות מסורתית להגבלות

מלאכותיות בקיום טיסות השכר - אמריקן אקספרס סבורה שאין להתיר באופן אחראי למטוסים כמעט ריקים להמריא כאשר קיימת האפשרות לגדוש אותם בנוסעים לפי ראות עיניה. "בהמשך לדברים אלה קובעת החברה שלקוחות ייהנו מהכנסות טיסות שכר משום שאלו יגבירו את קיומה של תחבורת נופש זולה במיוחד לאחרים שאינם מצדיקים חיובן של טיסות שכר-מלאות. מובאות אלו לקוחות מ"TRAVEL MANAGEMENT DAILY".

ביוני 1975 הודיעה ה שכל עשרה אנשים בארה"ב היוזמים כנס כלשהו בן שבועים ושתיים שעות לפחות - זכאים לטוס בטיסת שכר. כמדומני שרבות ומאות אלפי אמריקנים ינצלו הזדמנות חדשה זו בשנה הבאה. מובטחני שרעיון הטיסות הקבוצתיות, אותו הגה מר בן-ארי בהיותו צעיר ונמרץ היה בזמנו רעיון חדשני שדרש מאמצי שיכנוע אינטנסיביים בארץ ובחו"ל. אך אותו אדם צעיר הפך כמו רבים מאתנו לאיש זקן ולאה וכיום אינו מגייס את כוחותיו אלא למען דחיקת רעיונות חדשים מדרכו.

לפי מיטב ידיעתי - מחזיקה ממשלת ישראל ב-51% ממניותיה של אל-על. על כן הגאווה בהישגי החברה הוא נחלת כולנו. אין צורך לשטש את השגי אל-על, על מנת לראות עיין בעיין את האמת על מאזני החברה. אל-על מתקיימת מעזרת הסובסידיות הממשלתיות שבלעדיהן הייתה החברה מוצאת עצמה שקועה בהפסדים כל שנה. איני מתנגד עקרונית לסובסידיות בענף חיוני זה, אך אני רואה בחומרה רבה את שיטותיה המונופליסטיות של אל-על בדרכם של ענפים חיוניים כתיירות וייצוא חקלאי (AGREXCO). הכנסותיה של אל-על בשנה עמדו על 72 מליון דולאר, כשחלק ניכר מסכום זה זורם בחזרה אל מחוץ לארץ כדי לממן הוצאות מטוסים ציוד וכד'. במשך זמן זה הכניס ענף התיירות 260 מליון דולאר וכמעט כל הסכום נשאר בישראל. וזו הרי תכליתנו הסופית - שמירת מטבע זר בארץ. בענין (AGREXCO) אגרקסו, כולנו מודעים לעובדה שבמשך יותר מעשר שנים מבקשת החברה בכל לשון של בקשה להתיר לה לקבל טיסות הזבלה בשכירות על מנת להגדיל את המשלוח האווירי של תוצרת חקלאית. באחרונה סיפר לי פקיד בכיר באגרקסו כי בנוסף לתפוסה הנוכחית עבודה דורשת אל-על תעריפים מופקעים. הוא מוכן להחייב להטיס 350 טיסות לאירופה בתעריף טיסות שכר. כיצד יכולה היחה הממשלה באופן הגון והגיוני לסרב לבקשת אגרקסו להתיר טיסות שכר? כל התומך במאבקה של אל-על נגד טיסות השכר, מחחיל וגומר את טיעונו בהנפת הדגל "אני נלחמתי בארבע מלחמות וחמיד יכולתי לסמך על אל-על". כל הכבוד להם! אך אם מטרתה העיקרית של אל-על היא לשמש לנו כעורך תחבורה אוירי בעת מלחמה - הרי שניתן להשיג מטרה זו בהוצאה כספית קטנה יותר.

לאמיתו של הדבר אל-על קנתה מטוסים גדולים וחדשים בהוצאות ענק. לו שקדה הנהלת החברה באותה מידה על עירנות ורגישות לרוח הזמן מובטחני שמעוטיה היו ממריאים מלאים יותר. במשך מאבקה נגד טיסות השכר חשפה אל-על השקפה מכווערת באומרה כי "טובת אל-על - היא טובת המדינה". בדצמבר 1973 הגשתי לממשלה את הצעתי הראשונה בנוגע לטיסות שכר. באותה הצעה בקשתי מן הממשלה לאשר טיסות שכר לעובדי צבא ארה"ב - חיילים ואזרחים עם משפחותיהם המשרתים באירופה. הם הביעו את רצונם לקחת חלק בטיולים קבוצתיים מיוחדים בארץ. על ידי הענות להצעה זו ניתן היה להגדיל בצורה ניכרת את התיירות לארץ מתוך סקטור ספציפי של אזרחי ארה"ב (כמעט כולם לא יהודים ולא ציונים) ולהזרים מטבע זר פנימה, ותדמית משופרת - החוצה. דרך הטיפול בהצעותי אופיני לארץ, שבוע לאחר הגשת ההצעה - התקשר עמי פקיד שבישר לי כי עלי לראות את מר בן-ארי באל-על. כלומר בקשתי הרשמית הופנתה לטיפול של אל-על. די בכך כדי להסביר מדוע החעכבו נסיונותי לייסוד טיסות שכר כמעט שנה. ב-13 במאי 1975 הגשתי בקשה רשמית לראש הממשלה לקבלת רשיון להקמת חברה ישראלית לטיסות שכר שבביל עובדי צבא ארה"ב ומשפחותיהם (כולל פנסיונרים ואנשי המשמר

הלאומי). הבקשה הופנתה לשר החברה וב-25 במאי קבלתי חשובה ממר בן-יהודה - "אין ביכולתנו להענות לבקשתך הודות ומתן הרשיון יעמוד בנגוד למדיניותה של מדינת ישראל כפי שהיא כרגע". תודה לאל עבור הקטע האחרון "כרגע" אולי עדיין יש חקוה.

לבסוף ברצוני לומר לכם כי אין לי שום אינטרס פרטי בייסוד או הנהלת חברה לטיסות שכר. לולא קשיות העורך הבלתי תאומן של חברי הנהלת אל-על לא היה שום צורך בחברת העופה נפרדת לטיסות שכר. החברה לטיסות שכר היתה יכולה לקנות מקומות במטוסי אל-על כמו עמיתיה בכל יתר ארצות העולם. יתר על כן, בכדי לנהל טיסות שכר לגרמניה וארה"ב עלינו להבטיח למדינות אלו זכויות הדדיות. ניהלתי כבר אישית מו"מ עם חברה בבעלות אמריקאית שמוכנה לתת לנו זכויות הדדיות בארה"ב וגרמניה. החלק היחיד בכל ההצעה שהייתי מעוניין לצהלו בעצמי הוא ניהול שירותי הקרקע בשביל האנשים שיגיעו בחוכנית זו. חלק ניכר מהם יוציא יותר כסף בהשוואה לתייר הממוצע. יתר על כן, מבחינת יחסי ציבור דבר זה עשוי להיות בעל השפעה גדולה מזו של התייר היהודי הממוצע - בתנאי שיטפלו בו כראוי.

לפני שנה עמדתי במגע ישיר עם בסיסים צבאיים באירופה. הרציתי בלווית בני על טיולים בארץ. האנשים הביעו נכונות לבוא - בתנאי שנוכל להציע מחירי טיסה סבירים. באותה תקופה ראיתי דו"ח פנימי על נופש של הכוחות המזוינים. בדו"ח זה צויין שיותר מ-50 אלף נוסעים לביירות כל שנה. ואלה אינם באים ארצה. הבה נתחיל לבדוק את האפשרויות של טיסות שכר. הבה ננסה את ההצעה המוגבלת שלי בתקופה של שנתיים או שלוש שנים. אני מודה לכם עבור חשומת הלב.