

כנסת שמינית
מושב שני

פרוטוקול מס' 116

מישיבת ועדת הכלכלה שהתקיימה ביום ג', יד' באב חשל"ה ,
(22.7.75) בשעה 13.00

הנוכחים:

חברי הועדה:
י. הורביץ - היו"ר
מ. אבטבי
פ. גרופר
מ. דרובלס
י. דרניצקי (יודיץ)
ע. הדר (הורביץ)
מ. חריש
י. כחן
א. לבנבראון
א. לבני
י. מודעי
י. שערי

מוזמנים:

שר התיירות מ. קול
שר התחבורה ג. יעקבי
מר גבחון - מנכ"ל משרד התיירות
מר בילזובסקי - משרד התיירות
מר גדלוך - " "
מר בראון - " "
מר נבו - משרד התחבורה
מר בן-יהודה - " "
מר רבין - " "
מר שפילמן - " "
מר חפץ - " "
מר בן-ארי - חברת אל-על
מר שריס - " "
גב' וולך - " "

מזכיר הועדה - פ. פלקסר
יועץ כלכלי לועדה - ד. לב
רשמה - ש. ברקת

סדר היום

טיקות שכר.

היו"ר י. הרביץ:
אני פותח את הישיבה, שהיא השלישית
המוקדשת לענין טיסות השכר. היום נשמע
דברי השרים, ויחכן שנקדיש עוד ישיבה או שתיים לשמיעת דברי מומחים
שהמשרדים ימליצו עליהם. לאחר מכן אני מקווה שנגיע למיכוס.

שר התחבורה גד יעקובי:
הנושא העומד על סדר היום של ועדת
הכלכלה הוא ללא ספק נושא חשוב. יש לו
היבטים תעופתיים, תיירותיים, כלכליים ובטחוניים. חשיבות הנושא מחייבת
הבחנה מאוד רצינית ואחראית בין עניינים עיקריים ועניינים שוליים, בין
מיתוס למציאות. קודם כל שתי הערות עובדתיות: קיימות
טיסות שכר לישראל; אי אפשר לומר שאין מצב נחון ללא טיסות שכר, ומצב
מומלץ...

י. מודעי: וזאת מנהל אל-על איננו יודע?!

שר התחבורה ג. יעקובי:
אני משוכנע שכל מה שאני אומר כאן היום
יודע גם מנהל אל-על; יש אולי כמה דברים
שהוא יודע ושאינם ידועים לי, כי אצלי זה עיסוק חלקי.

מדובר על טיסות שכר של צליינים, סטודנטים,
ולאחרונה הורחבו ההיתרים לטיסות שכר גם לבני משפחות של סטודנטים הרוצים
לטוס בטיסת שכר לישראל וממנה אין הגבלה לגבי האיזור הסקנדינבי. כלומר,
קיימות טיסות שכר, אם כי לא לכל היעדים ולא לכל הקטגוריות. זאת
המציאות. לכן אין אנו עומדים בפני שתי אלטרנטיבות: שחור או לבן. מנהל
אגף התכנון והכלכלה, מר חפץ, יציג את הנתונים אם יהיה צורך בכך. לפי
הנתונים שלנו, במשך השעה וחצי חודשים של השנה מחיר הטיסות הקבוצתיות
מדוב היעדים שווה, או אף נמוך, ממחיר טיסות השכר האפשריות לישראל;
רק בעונת השיא, שנמשכת כחודשיים, מחיר טיסות השכר האפשריות הוא נמוך
במידת מה - 10% בממוצע. אבל הבעיה העיקרית בכל זאת איננה עונת השיא.
בסופו של דבר יש לכל ענף ענין בלוח עבודה מאוזן ככל האפשר למשך כל
השנה. כמו בחקלאות ובתעשייה, יש ודאי לענף בתי המלון ענין שהתפוסה של
בתי המלון חהיה גבוהה יותר בעיקר בעונת השפל, ולאן דוקא בעונות השיא.
בעונת השפל מחיר טיסות השכר האפשריות לישראל לא יהיה נמוך יותר מאשר
מחיר הטיסות הקבוצתיות עכשיו. שתי הערות עובדתיות אלה חיוניות מאוד
לברור הענייני של הנושא.

להנהגת טיסות שכר מעבר למתכונת הקיימת,
יש משמעות כלכלית בטחונות ולאומיות מרחיקות לכת. כאשר בוחנים

מדיניות באיזה שהוא חחום, אי אפשר לבדוד מערכת אחת משאר המערכות הקשורות בה. יכולה להיות מכאן השלכה מהותית על מערכות בעלות משמעות לאומית, וועדה פרלמנטרית חייבת להיות רגישה לכך ולהבין אותם. במשך שלושה או ארבעה חודשים לא התבטאחי בנושא, אף על פי שהיתה התבטאות פומבית של משרד אחר; רק לאחר תקופה ארוכה של לימוד העניין, ולאחר שצוות שלנו עבר על הנושא עבודה יסודית וקיימתי אתם דיונים יסודיים על ההיבטים השונים של הבעיה, הגעתי למסקנות הבאות:

ראשית, מאזן התשלומים של ישראל לא ישתפר כתוצאה מהנהגת טיסות שכר. אני מעריך שהוא אף יורע, אך באופן ודאי לא ישתפר. באופן ודאי חהיה הסטה של הכנסות במטבע זר מענף התעופה לענף התיירות. בראיה של ענף התיירות זה נימוק מספיק; בראיה של ענף התעופה זה ודאי חיטרוך, ועובדה זו היא סיבה מספקת להתנגדות. אם ההכנסה במטבע זר בסך הכל לא תיגדל ואולי אף תפחת, הרי מנקודת ראותו של המשק הלאומי אין סיבה לשינוי המדיניות, אלא להפך: יש סיבה לחיזוק המדיניות הנוכחית, תוך התאמתה לתנאים משתנים.

ההיבט השני הוא היבט של ביטחון התעופה האזרחית. מאחר ובהגדרת תפקידי הועדה כלול נושא התעופה בכללותו, אני מוכן להעמיד לרשותה את האנשים המתאימים כדי לדון בנושא התעופה לישראל. ראש שב"כ, הממונה על ביטחון התעופה האזרחית בגמל התעופה בן-גוריון ובמשרד התחבורה יוכל לתת לכם הסברים מלאים בנדון. זה אחד הנושאים המעסיקים אותנו ושאינם ניתנים לדיון פומבי. יש לנושא זה משמעויות מרחיקות לכת. השנה אנחנו מוציאים 65 מליון ל"ב בתעופה האזרחית בישראל, ואני מניח שעד סוף השנה הסכום הזה יגדל עד 80 מליון ל"ב, בגלל בעיות נוספות שעולות מידי פעם בפעם ובגלל פרצות שמוצאים לפעמים במערכת הקיימת - למזלנו עד כה, בתוצאות שליליות מוגבלות. אין לנו כל ספק שביטחון התעופה האזרחית יכול להתערער באופן חמור אם יונהגו טיסות שכר לישראל. לפי דעת שב"כ אי אפשר יהיה לנקוט באותה מידה של קפדנות את סדרי הבטחון הקיימים גם לגבי טיסות שכר. הכוונה הן לסדרי הבטחון הפנימיים במטוסים והן לסידרי הבטחון בשדות התעופה בחוץ לארץ. אפשר אולי להרויח במשך שנתיים 10 מליון דולר, ואחר כך להפסיד אותם בארוע אחד; גם הפסד ביוקרה וגם הפסד בכסף. גם במצב הקיים אנחנו נושמים לרווחה מדי יום אם אין שום ארוע, גם בסדרים הקיימים יש פרצות במערכת ביטחון התעופה האזרחית. הבאתי לישיבת הממשלה נושא מאוד רציני הקשור בסידרי הביטחון באל-על, והממשלה החליטה שלא לשנות את הסדרים הקיימים, משום שהכנסת השינויים האפשריים, העשויים להביא לשיפור הביטחון, יעלו עוד כמה עשרות מליונים לירות לשנה. לכן, גם אלמלא כל הנימוקים האחרים, הייתי מתנגד להצעה הזאת, על רקע הרגישות המיוחדת של ישראל לנושא הביטחון בתעופה האזרחית.

הנושא השלישי: אינני מעריך שלטווח ארוך, ואפילו בטווח של שנתיים-שלוש, היקף התיירות לישראל יתרחב, כפי שמקוה כל מי שמציע את טיסות השכר. בעניין זה נדמה לי שאנחנו חייבים להסתמך גם על נסיון העבר. יש לנו *PILOT PROJECT*: טיסות שכר לסקנדינביה. מדוע לא נלמד מנסיון זה, כדי שנדע מה עתיד לקרות? מדוע נסתמך על הנסיון של מכסיקו, שהיא על גבול ארה"ב, ולא על סקנדינביה, שלשם אנחנו מקיימים טיסות שכר? ב-1974 היו 26,000 תיירים, אף על פי שכאשר הוצעו טיסות השכר היחה תחזית של משרד התיירות להיקף של 100,000 תיירים. ב-1972 היו 36,000 וב-1973 היו 32,000 תיירים. אם טיסות השכר הן תרופת פלא להגברת התיירות, מדוע ירד מספר התיירים? מדוע לא לקחת את הדוגמא שבידינו ולנתח אותה? שנית, אנחנו חייבים להיות רגישים גם למה שאומרים אותם אנשים בארה"ב, שיותר מכל גורם אחר מקיימים את התיירות לישראל: סוכני הנסיעות, העומדים במגע ישיר ויום-יומי עם ציבור הנוסעים הפוטנציאלי? מדוע אנחנו צריכים להתעלם ממה שהם אומרים? מדוע כאשר הם אומרים שרק 570 מתוך 6000 טיסות מתוכננות יצאו מארה"ב ב-1974, בגלל ביטולים של הרגע האחרון, תוך גרימת נזק עצום לנוסעים הפוטנציאליים - מדוע עדות זו פטולה? מדוע נתעלם מן העובדה שהשנה פחתה התיירות בגלל השפל הכלכלי?

במערב, ועובדה היא שהתיירות מארה"ב לכל מדינות התיירות, ובעיקר לאירופה, פחתה בשיעורים גדולים יותר מאשר לישראל? דומני שהסיבות לכך ידועות לחברי הועדה; דומני שחברי הועדה יודעים את שתי הסיבות העיקריות לירידה בתיירות: השפל הכלכלי בארה"ב, שהפחית גם את התיירות לאירופה ב-30% עד 40%, וכך בעית הביטחון בישראל. אפשר לראות זאת בברור בביטולי הטיפות שבאו בימים הראשונים אחרי הפיגוע בכיכר ציון בירושלים. אני חייב לציין שבענין זה נאמרו דברים ברורים גם על ידי מנכ"ל משרד התיירות, ואני חושב שהוא צודק. שתי סיבות אלה הן הסיבות העיקריות לכך שהשנה הצטמצמה התיירות, אם כי בשבועות האחרונים יש מידה מסוימת של התאוששות.

לבסוף, אני רוצה לעמוד על הצורך בעליה של היקף התיירות בטווח ארוך. אל-על היא המנוף העיקרי של גיוס תיירים לישראל, קודם כל משום שהיא נמצאת בכל מקום, ושנית, משום שיש לה אינטרס שיטוסו אתה לישראל. אין לי כל ספק שיציאתה המאסיבית של אל-על מסקנדינביה היתה אחד הגורמים לכך שהיקף התיירות מן האיזור הזה לפחות לא עלה, ובודאי לא הגיע ליעדים שלגביהם היתה תחזית. נוסף לכל זה, הרי שתיירות השכר חביאה תיירים על פי מערכת המחירים האפשרית, בעיקר בעונת השיא. עונת השיא איננה העונה הפרובלמטית. טיסות השכר גם יביאו בעיקר תיירות עממית, ושלא תפתור את הבעיה המרכזית של בתי המלון בישראל, שבעיקרם אינם בתי מלון בנויים לתיירות עממית. נוסף לכך ייפגע באופן די חמור המוביל התעופתי הלאומי שלנו, שהיא חברת אל-על, הממלאה תפקידים החורגים מן הפעילות התעופתית-כלכלית בלבד. אינני צריך להזכיר לוועדה שיראל היא אי גיאופוליטי, ויש לה רק קשרי אוויר וקשרי ים עם העולם החיצוני, כאשר קשרי האוויר הם היחידים להולכת נוסעים. בעתות חרום, כאשר קשרי האוויר הופכים גם להיות דרך עיקרית להובלת מטענים חיוניים, פגיעה במוביל התעופתי הלאומי תפגע באופן די חריף גם ביכולת שלו לתפקד. שרותי התעופה הם כיום ענף מרכזי בייצוא של ישראל: 320 עד 330 מליון דולר לשנה. אני כולל בזה את הכנסות אל-על במטבע זר. שירותי הספנות יש להם הכנסה דומה, ואולי קצת יותר. הערך המוסף הוא 25% עד 30%.

השנה יש לאל-על ערך מוסף של 33%.

מר בן-ארי:

שר החברה ג. יעקובי:

הנושא הבא נוגע בהפחתת זכויות הטייס. זכויות הטייס מבוססות על הדדיות בין המדינות. אין כל ספק שברגע שהטיסות הסדירות לישראל על ידי המוביל הלאומי פוחתות, אנחנו מכרסמים במחצב הזה שעומד לרשות המדינה, במיצוי אפשרויות של הגברת והרחבת הפעולה של חברת התעופה הלאומית בקוים הסדירים לחוץ לארץ. לאחר מכן תהיה לכך השלכה על צמצום בסיס התעופה הלאומית הישראלית, ולאחר מכן השלכה על צמצום ההכנסות במטבע זר וגם על ההביטים האחרים הקשורים באפשרות המוביל התעופתי הלאומי לתפקד מעבר לתפקידים הכלכליים הישירים שלו. אני מקוה שהועדה שמעה סקירה על התפתחות הדברים עד כה בהקשר זה במשך השנים, וודאי גם שמעה מה ההתפתחות של טיסות השכר בעיקר בתנאים של עודף ביקוש, שמתבטלות לפעמים ממש ערב הפעלתן, כפי שאומרת הסטטיסטיקה של ענף טיסות השכר בארה"ב. אינני חושב שאפשר להגדיר אותן ברובן כטיסות אמינות, לפי הסטטיסטיקה של המשק האמריקאי, שהוא המשק המנוסה ביותר בענין זה. אני סבור שהן תפגענה גם בחברות הזרות הסדירות הפועלות בישראל. כידוע 50% של היקף הנוסעים לישראל וממנה טס בחברות הזרות, על בסיס זכויות טיס הדדיות. כתוצאה מכך נפסיד כושר מיקוח כאשר מתנהל משא ומתן עם אותן מדינות שמעונינות בהרחבת פעולת החברות שלהן בישראל. זאת אחת הסיבות שכמה מדינות עושות היום רביזיה של מדיניותן בקשר לטיסות שכר: סקנדינביה, למשל, אסרה בזמן האחרון טיסות שכר מעל האוקיינוס האטלנטי באופן מוחלט, בהתחשב כנזק שגרמו טיסות אלה לחברות הסדירות. גרמניה אסרה לחלוטין טיסות שכר לקרצות בעלות קשר זהות. הולנד ובלגיה הטילו מיגבלות מחירים על טיסות, שמשמיות למעשה את הבסיס לקיומן של טיסות אלה. גם איטליה הטילה מיגבלות במתכונת זו וקבעה שמחיר טיסת שכר חייב להיות זהה למחיר טיסת סדירה.

כל ההוראות האלה באו כדי למנוע פגיעה בחברות הסדירות שיש למדינות האלה ענין בקיומן, לאור מידה יציבותן הרבה יותר. רציחתי לעמוד אולי קצת יותר על יחסים כמותיים וכספיים הנובעים מן האלטרנטיבות השונות, והנחונים עמי. לא עשיתי זאת, מתוך הנחה שחברי הועדה יכולים לקרוא את המסמכים, שניסינו להעמיד לרשותם וגם משום שנמצאים כאן אנשים הבקיאים יותר ממני בנתונים: מר חפץ ועו"ד בן-יהודה ממינהל התעופה האזרחי.

י. מודעי:

יש לי הצעה לטה"י. נדמה לי שהרחבת הנושא וריבוי "ההבהרות" רק מכבידים על האפשרות להבין את העובדות לאשורן. בדברי מנהל אל-על וגם בדבריו של שר התחבורה יש טעון מרכזי אחד, ודי לנו להביא אותו על מנת לקבוע את עמדתנו: האם אמנם טיסות השכר אינן מוזילות את המחירים, פרט ל-10% בעונת השיא? אם זה מדויק, הרי נדמה לי שכל הטעון של מי שחובע טיסות שכר, איננו יכול לעמוד. הרי איש איננו מעוניין בהנהגת טיסות שכר רק כדי לפגוע בבטחון המדינה או כדי לצמצם את הכנסותיה במטבע זר; אם נברר נקודה זו לאשורה, אין צורך להיכנס לכל יתר השיקולים.

מ. חריש:

אם התחלנו לדון בנושא טיסות השכר, דעתי היא שכדאי ללמוד את הנושא על כל צדדיו. המחירים יכולים להיות היום כאלה ולהשתנות מחר; ההיבטים האחרים, לעומת זאת, לא ישתנו.

מר חפץ:

מחיר הטיסה הוא מוצר משתנה: הוא חלוי בגודל הקבוצה, במספר חניות הביניים, בימי השהות בארץ היעד, ועוד. ניסינו לבסס את המחקר ההשוואתי שלנו על האינפורמציה של מפעילי טיסות השכר ועל נתונים שמחפרסמים על ידי "יאטה". לא התייחסנו לבעיה של רמת השרות, שהיא בטיסות השכר נמוכה יותר, אלא התרכזנו בנושא המרכזי של השיווק. מחירי הפירסום של טיסות השכר, כפי שהם מתפרסמים על ידי המפעילים, מבוססים על ההנחה שתהיה תפוסה של 100%. בפועל שיעורי התפוסה מגיעים ל-80% בממוצע, לעומת כ-58% ממוצע בחברות הסדירות ו-70% באל-על. ברגע שהתפוסה יורדת מתחת ל-100%, מוסיפים 20% למחיר, על הנוסע לשלם ב-20% יותר ממה שפורסם. יש עוד אלמנט: ההנחה לילדים. ב"יאטה" יש הנחה ניכרת לילדים, ואילו בטיסות השכר אין. בתנועה מארה"ב לישראל מהווים הילדים 8%. אשר לתנאי התשלום, הרי שבטיסות השכר צריך לשלם 60 או 75 יום מראש עבור הנסיעה, יש לדבר חשיבות מבחינת הריבית שמכניסים הכספים האלה. נוסף על כך יש שיקולים של מספר חניות הביניים, הצפיפות בטיסה וכו'. ניסינו לבנות מחיר ממוצע שיהיה הוגן ביותר, המביא בחשבון את כל השיקולים הללו, כדי להשוות עם מחיר הטיסות הסדירות. הבעיה מתמקדת בשיא העונה, כלומר בתקופה של 3 חודשים. בשולי העונה ההפרש קטן ביותר ולפעמים בכלל אין הבדל לעומת המחירים השכיחים ביותר. הקבוצה הרלהנטית להשוואה הן טיסות קבוצתיות. אנשי עסקים שאינם נוסעים אפילו בטיסות קבוצתיות, לא יסעו גם בטיסות שכר; אנשי טיסות שכר לא יגיעו בטיסה רגילה, אלא יבחרו בטיסה קבוצתית במקום זה. טיסת שכר מניו-יורק, בתפוסה של 100%, עולה \$564. לעומת זאת המחיר הסביר, כלומר אם התפוסה איננה 100%, היה \$674.

י. מודעי:

כיצד עשיתם את החישוב?

מר חפץ:

מחיר הטיסה לאתונה בשיא העונה הוא \$517, והוספנו את ההפרש של הטיסה לישראל. בשולי העונה מדובר על מחיר של \$550 בטיסות הסדירות, לעומת \$521 בטיסת שכר בשיעור תפוסה של 100%. אם לוקחים את המחיר הסביר, כלומר שיעור תפוסה של 80%, אין כמעט הפרש. בחורף, מחיר הטיסה הסדירה הוא \$490, ואילו בטיסת שכר \$480 - באופן מעשי \$581, כי לא מתקבל על הדעת

שתהיה תפוסה של 100%. זאת, בלי להביא בחשבון את קנס הביטול שחל על הנוסע, הפרשי הריבית בגלל התשלום המוקדם יותר, וכו'. הבעיה היא מה אנחנו צריכים לעתיד. כל משבר האנרגיה משחק בטיסות שכר יותר מאשר לגבי הטיסות הקבועות, כי מרכיב ההוצאות המשחנות והדלק תופס מקום גדול יותר בטיסות השכר. היות וצפויה עליה ניכרת בחשומות של חברות התעופה בסעיף הדלק, אנחנו צריכים צמצום נוסף של ההפרש במחיר.

מר בן-יהודה:

הויכוח בין טיסות סדירות ובלתי סדירות מתנהל מאז הוקם אירגון התעופה האזרחית הבינלאומי, שקובע דפוסי מחשבה ומעש בשוק התעופה הבינלאומי. הוא פוסק, בסעיף 5 של אמנת שיקגו, שבמקרים מיוחדים ויוצאים מן הכלל מותרות טיסות בלתי סדירות, כאשר כל מדינה זכאית לקבוע תקנות ומיגבלות לגבי טיסות מסוג זה. סעיף 6 של האמנה נותן את הבסיס לשיתת הסכמי-אוויר דו-צדדיים בין מדינות, שם נכללת מערכת הסדרים לקביעת הזכויות באורח הדדי. חייבים לומר שהבעיה היא לא רק בעיה ישראלית. שיתת ההסכמים הבילאטרליים קובעת מספר אלמנטים שהם יסוד לזכויות הטיס. האלמנט הראשון בקביעה של כל צעד בהסכם דו-לאומי הוא הקביעה מי יהיה המוביל שיפעיל את הטיסות הסדירות, כאשר לוח הזמנים הוא קבוע, מערכת התעריפים קבועה, ולכל קו יש משמעות כלכלית מיוחדת משלו, וזה מגורמי המשא ומתן לגבי זכויות הטיס. בכל הסכם ניקבע ה"דו-צדדי" ועליו חלה האחריות לענות לדרישות הציבור בכל מקום ומקום. בעיקבות אותה התפתחות של ארגון הטיסות הבינלאומיות שחלה מאז 1944, הגיעה ישראל למערכת של 20 הסכמי אויר, מתוכם 15 או 16 הם הסכמים אשר הודות להם הוקמו קווי תעופה סדירים בינינו ובין יבשת אמריקה הצפונית, אירופה, אפריקה, וזכויות שמורות לנו גם במספר מדינות במזרח הרחוק.

היו"ר י. הורביץ:

שאלתי היא האם הסכמים אלה על זכויות הטיס מחייבים אותנו גם למחיר מסוים?

האם אסור לי להתחרות על ידי הורדת מחירים?

מר בן-יהודה:

כל המדינות אימצו את הסעיף באמנה האומר שמערכת המחירים ניקבעת בעידה של "יאטה". הסכם אוירי איננו מדבר על טיסות בלתי סדירות. עד היום שומרות המדינות על אותה מערכת מחירים שניקבעה בוועידת "יאטה" על ידי המדינות החברות, מתוך שיקול ודאגה ליציבות המחירים. אנחנו עדים לתופעה של אי-יציבות במערכת המחירים של הטיסות בחברות הבלתי-סדירות. מערכת מחירים זו איננה חוצאה של מדיניות קבועה ושקולה, אלא נתונה ל"מצבי רוח" של בעלי החברות. היציבות הזאת חשובה גם לאור העובדה שב-1974 בלבד, 8 חברות צ'רטר פשטו את הרגל במדינות אירופה אחדות וגם בארצות הברית, והציבור ניפגע קשות: רכבות נוסעים נישארו תקועים במקומות שונים בעולם בהעדר אחריות כלפי הנוסע, הן מבחינת המחיר שעליו לשלם והן מבחינת עצם החובה להובילו. הסכמי התעופה הדו-צדדיים קובעים מערכת מחירים מחייבת, אלא אם כן יש הסתייגויות שנרשמות גם כן באופן רישמי. אין אגף תעופה שאיננו שבע רצון מכך שהממשלה אימצה מערכת מחירים המבטיחה יציבות.

מר גבתון:

אדוני היו"ר, חברי הועדה. זאת ההזדמנות הראשונה שניתנת לאנשי משרד התיירות לדון באופן ממשי עם אנשי משרד התחבורה בטענותיהם. העובדה שקבע שר התחבורה שגם היום יש טיסות שכר, היא נכונה. הייתי שמח אילו הויכוח היה רק על המיסגרת של טיסות השכר המתאימות לנו. לכך אפשר גם לומר שאין טעם לטעון שיש לאסור את טיסות השכר, כי הרי עובדה היא שטיסות שכר קיימות. הדיון צריך להיות רק על השאלה איזה הן טיסות השכר שטובות למדינת ישראל. שר התחבורה בדבריו ציין שיש טיסות לצליינים ולסטודנטים, ולא ציין שאלה

מוגבלות רק לאירופה; אם כוונתו היתה להודיע בכך שהגבלה זו תוסר - אשמח מאוד...

גם אני בדעה שצריך להתרכז בעניין המחיר.

אני חושב שהמצב הכלכלי בארה"ב ובמערב אירופה קובע בהרבה את היקף התיירות לישראל. כמובן שגם המצב הביטחוני בארץ משפיע, ועל שני גורמים אלה אין לנו שליטה; הטענה שלנו היא שיש לנו שליטה על גורם המחיר. במשך זמן רב שמענו את הטענה שלמחיר אין כל השפעה. אני שמח שבזמן האחרון גם אל-על שותפה לדעה שצריך להוריד את המחיר. במסגרת מדיניותה רוצה עכשיו אל-על להוכיח שמחיר הטיסות הסדירות שלה איננו נופל ממחיר טיסות השכר, וזאת צריך לבדוק. אני מציע לקבוע עמדתנו בעניין זה לפי מצב השוק, לפי הטעון של חברות שמוכרות כרציניות. אלה אומרים שטיסות השכר יכולות להיות זולות בהרבה, גם בעונת השפל וגם בעונת השוליים. המספרים כפי שאנחנו רואים אותם הם אלה: טיסה מניו-יורק בתקופת השיא זולה יותר ב-29% עד 33%; בתקופת השוליים - בין 17% ל-28% ובתקופת החורף ב-18% בערך. אגב, לא ביקשנו שיאשרו טיסות שכר מניו-יורק. אם לוקחים לדוגמא יעד כמו לוס-אנג'לס, ההפרש הוא הרבה יותר גדול: 36% עד 38% בתקופת השיא, 32% עד 38% בתקופת השוליים ובין 28% ל-40% בחורף.

אני חושב ששר התחבורה נסכים אחי שאילו

טיסות השכר לא יכלו להיות הרבה יותר סולו, לא היתה אל-על מתנגדת לכך כי לא היתה נוצרת תחרות. אם אתה מצטט את ההגבלות שהטילו בלגיה והולנד על גודל ההפרש במחירי טיסות הצ'רטר לעומת טיסות אחרות, הרי פרוש הדבר שיש הפרשים. גם חברת דיקסון מבינה שצריך להגביל את ההפרש במחירים, כדי להגן על אל-על. אי אפשר לטעון כמו בסיפורי שלום עליכם: קודם כל, אין הפרשים במחירים; שנית, ההפרש במחירים לא צריך להיות קובע. אני חושב שכולנו חייבים לצאת מן החפירות שהתחפרנו בהן, ולדון בעניין לגופו.

שר התחבורה ג. יעקובי: לא אמרתי שאין חשיבות למחיר.

מר גבתון: אני חושב שהבעיה שעלינו לדון בה היא: כיצד לקבוע מערכת מחירים לטיסות שכר שהיפגע במידה מינימלית בלבד באל-על; כמו כן צריך להאליט לאיזה יעדים אפשר לחת צ'רטרים, ולבדוק איפה זה יפגע ואיפה זה לא יפגע באל-על.

היו"ר י. הורביץ: אנחנו מאמצים את הגירסה שלך שהמחירים הם גורם חשוב. נניח שאל-על היתה מגיעה למסקנה שהיא חייבת לפתור את הבעיה אפילו על ידי הורדת מחירים דרסטית שתגרום לה להפסדים - האם השאלה שאתה מציג היתה נפתרת?

מר גבתון: כמובן, במידה רבה. אבל זאת שאלה היפוטטית. הסביר עו"ד בן-יהודה מדוע אל-על לא יכולה לעשות זאת. אין ספק שהורדת המחירים היתה משפרת את התיירות.

גם בעניין סקנדינביה אני מציע לקבוע עובדות מדויקות. אי אפשר לעשות השוואות בין אירופה ובין סקנדינביה כאשר לוקחים בהשוואה את אותם השנים. אם לוקחים מספרים של התיירות מאירופה עד 1972 ואילו של התיירות מסקנדינביה עד 1974, ברור שבמקרה השני יש ירידה, כי בשנות 1972 עד 1974 היה משבר קשה בתיירות בכל העולם. ואם מחיחסים רק לשנים שבין 1967 עד 1972, רואים שבסקנדינביה היתה העליה הגדולה ביותר מכל ארצות אירופה. כאשר אושרו טיסות שכר מסקנדינביה, היה זה משום שרוב הציבור שם רגיל לטוס בטיסות שכר, ולא היו באים ארצה לולא היו טיסות שכר.

גם אני מאמין שלעניין הביטחוני יש

השפעה מרובה. התיירות מסקנדינביה היא בעיקרה תיירות נופש, ותיירות

הנופש נפגעת מן המצב הביטחוני יותר מסוגים אחרים של תיירות, כגון הצליינים. אשר לבתי המלון, שכאילו אינם מתאימים לטיסות שכר - גם זאת טענה שאיננה עומדת בפני המציאות. בעלי בתי המלון קובעים לטיסות השכר מחירים מיוחדים. אפילו רשת מכובדת ויקרה כמו בתי המלון של הילטון, יש לה ענין בטיסות השכר. היתה הצהרה פורמלית של נשיא הילטון שביקר כאן, ואמר שהם מאוד מעוניינים בטיסות שכר. הם קובעים מחירים מיוחדים לנוסעים האלה.

בקשר לאמינות הטיסות, אין צורך להביא ציטוטים מארה"ב. כמו בכל שטח אחר, יש חברות אמינות יותר וחברות אמינות פחות. נכון שהיו פשיטות רגל, אבל הסיבה היא שהחברות הסדירות אינן יכולות להגיע לפשיטת רגל: הן נתמכות על ידי הממשלות שלא נותנות להגיע לכך. בארה"ב, שם החברות הסדירות גם כן אינן נתמכות על ידי הממשלה, הן מגיעות לפשיטת רגל בצורה גלויה. לא שמענו בקשר לטיסות השכר מסקנדינביה שהיתה בעיה של אמינות החברות.

בקשר לסידרי הביטחון, נכון שזה ענין חשוב ממדרגה ראשונה, אבל אם יהיו טיסות שכר הרי שגם אל-על תעסוק בכך וחקיים את אותם הדברים שהיא מקיימת היום. אשר לחברות האחרות, הן יקיימו את סידרי הביטחון באותה מידה שכיום נוהגים בהם החברות הזרות שטסות לישראל גם עכשיו.

בסך הכל, הדיון צריך להיות לדעתי לא על

העיקרון אלא על בעיות מעשיות: כמה, איפה ובאיזה מחיר.

שר התיירות מ. קול:

למשרד התיירות, לא היתה אפשרות עד עכשיו להחבטא בועדה זו, כי שמעו בעיקר את אנשי אל-על. אני משוכנע, ואני מוכן להוכיח זאת על ידי דוקומנטציה ועובדות, על פי מכתבים והצעות של חברות לטיסות שכר אמינות ביותר, על ידי הארגון הבינלאומי של טיסות שכר, וכן על ידי מומחים בינלאומיים: אפשר להוזיל בטיסות השכר את המחירים, כפי שאמר מר גבתון. אילו הבעיה היתה מסתכמת ב-10%, לא הייתי מעלה את הענין כלל. אין לי כאן שום אינטרס של יוקרה, אני רק רוצה שהתיירות תגדל. התיירות נרצחת יום יום על ידי מדיניות התעופה הקיימת. חודש כזה, כמו יולי השנה, עוד לא היה בתיירות בארץ. אין אפשרות להגיע לישראל אלא לאנשים בעלי אמצעים. היום כבר כל אחד משוכנע בזאת, ואפילו אל-על. כל הסוכנים הגדולים כתבו לנו שמבחינים אלה אי אפשר לעבוד. בא עו"ד בן-יהודה ואומר: יש הסכמים, ולכן אי אפשר לשנות את המחירים. אמנם נכון שיש מחירים, אבל הם חלים רק על הטיסות הסדירות. משום כך כל המדינות בעולם, פרט אולי ל-2, קבעו טיסות שכר כהשלמה לטיסות הסדירות. בענין זה אנחנו אי בודד. בשום מדינה בעולם לא נדפגעו הסכמי הטיס בגלל טיסות השכר, והראיה שהן קיימות. לא זו בלבד שזכויות הטיס לא נפגעות וכל המדינות מכירות בקיומן של טיסות השכר, אלא שהחברות הלאומיות עצמן מקימות חברות-בת שעוסקות בטיסות שכר. זה גם נותן מקומות עבודה לטייסים נוספים. יש לפני הזכירים של טייסים ישראלים העובדים בחברות זרות, משום שבאל-על צריך להכות שנים רבות בתור כדי להחקבל לעבודה. הצעתי לאל-על וגם לארקיע להקים חברת-בת שתקיים טיסות שכר בנוסף לטיסות הסדירות, כפי שמקובל בעולם. אני בטוח שטיסות השכר יגדילו את מספר הטיסות באל-על. הצגת הענין בצורה כל כך חריפה כמו ב-1967 היא משונה, האם מה ששוב לכל הארצות בעולם איננו טוב גם לישראל?

אשר לסידרי הביטחון, הרי גם היום החברות הסדירות האחרות אינן מקיימות סידרי ביטחון משוכללים כמו באל-על. אותה חלוקה תהיה גם לגבי טיסות השכר, בין אלה שתקיים אל-על או חברת-בת שלה, ובין האחרות. יש להניח כי מסיבה זו גם יעדיפו התיירים את טיסות השכר שלהן תהיה אחראית אל-על. עובדה היא שיש טיסות שכר מסקנדינביה, ולא קרה שום דבר. אינני יכול כמובן לתת שום ערבויות בעניני ביטחון, אבל אני מציע להשתמש פחות בנימוק הזה. אי אפשר לפתח את התיירות לישראל במחירים הנוכחיים, ואין אפשרות להוריד את המחירים באופן רציני אלא על ידי היחר לטיסות שכר, שגם אל-על יכולה למלא בהם תפקיד חשוב. ציטטתי את הדברים אחרי

שבדקתי את כל העניין באופן יסודי. זאת הבעיה היסודית עליה צריך להחליט, אם ישראל רוצה להיות ארץ של תיירות או לא. במחירים של היום היא יכולה היא יכולה להיות ארץ תיירות רק לעשירים. עובדה היא שאלה שבאים בטיסות שכר מסקנדינביה הולכים לבתי מלון של 4 כוכבים וניקלטים שם. מחצית בתי המלון בישראל הם מחתת ל-4 כוכבים, כך שאין שום בעיה כאילו רמת בתי המלון גבוהה מידי. אנחנו עומדים בפרשת דרכים. אנחנו ארץ יקרה, אי אפשר להגיע אלינו. נכון שצריך לשפר דברים רבים; אין ספק שיש השפעה גם למצב הביטחוני וגם למצב הכלכלי, אך דוקא בגלל הגורמים האלה בודקים עוד יותר את המחירים ונירתעים מפני מחירים יקרים.

שר התחבורה שאל מדוע אין שומעים בקולם של סוכני הנסיעות. ראיתם בודאי את המודעות הגדולות של סוכני הנסיעות שפורסמו בעיתונות, והתזכיר שהגישו לשר התחבורה. אני בעד זה שנקשיב לסוכני הנסיעות. חלק מן הסוכנים האלה מפעילים טיסות שכר, אך ליעדים אחרים, כפי שהודעתי בכנסת, בחשובה לשאילתה של חה"כ קורן, מודעה זו יצאה בעקבות פעולה שעשה מר דוד ויינגרטן. הוא מנהל חברה שיש לה קשר אתנו, ושאלתי את שר האוצר ואת הממונה על החברות הממשלתיות, מה מצב החברה שמנהל מר ויינגרטן. התשובה שקבלתי היא, שהחברה שמר ויינגרטן הוא המנכ"ל שלה, ושמה "שרון טרבול" היא למעשה חברה בבעלות ממשלתית, לפי החלטה של ועדת השרים לענייני כלכלה. מסתבר שאותו מר ויינגרטן שלח ל-1000 סוכני נסיעות חוזר, ואני בטוח ששר התחבורה לא יודע על התזכיר הזה. בתזכיר הוא כתב להם: משרד התיירות הולך לשלול את פרנסתכם, ואני מציע לכם להצטרף למודעה שנפרסם בשימכס בעתוני ישראל, מבלי שזה יעלה לך שום דבר! לעומת זאת במודעה עצמה כתוב שהיא ניתרמה על ידי סוכני נסיעות אמריקאים וקנדיים שהתארגנו לצורך זה. במודעה כתוב שבמקום טיסות שכר, בחרו אלטרנטיבה. תתן ממשלת ישראל לכל תייר \$200. שאלתי איך נחלק לתיירים 120 מליון דולר, כאשר אנחנו כל כך זקוקים למטבע זר? ביקשתי לברר כיצד ישולמו 200 דולר אלה, והגיע אלי חוזר של מר ויינגרטן, בו הוא מציע כיצד ממשלת ישראל תעשה קנוניה נגד ממשלת ארה"ב, ואל-על תולין שולל גם את השרים. חתום מר ויינגרטן. הוא מציע: \$50 יתנו בתי המלון, \$100 תתן אל-על יחד עם האוצר, ועוד \$50 יחסוך התייר על ידי הנחות שהוא מקבל בקניות. בגלל ההוראות של "יטאה" יוסדרו החשלוזים האלה "באופן פנימי"... שאלתי את עצמי: למה הגענו?! מפרסמים בקול תרועה מודעה של 1000 סוכני נסיעות, אשר נאמר להם כי השתתפותם איננה עולה כלום; נאמר להם שמשרד התיירות רוצה לגזול את פרנסתם ומציעים כל מיני "הסדרים כספיים"... אני מציע לעשות בעניין הזה חקירה מאוד יסודית. אני מציע שהויכוח יהיה חברי והוגן, כי אנחנו מדברים על אינטרס ממלכתי. אני מעוניין באל-על ואני מעוניין בתיירות, ואין כאן שום עניין של יוקרה. אבל נשר, ואף כאזרח במדינה הזאת, אינני מוכן שיפעלו בשיטות כאלה.

אילו היה מדובר כאן על אפשרות של הוזלה ב-10%, לא הינו מעוררים את הויכוח בכלל. אנחנו עומדים על פרשת-דרכים: מדינת ישראל יכולה וצריכה להיות ארץ תיירות גדולה. גם אל-על יכולה לפרוח ואיננה צריכה להיפגע. הצעתנו היא לא לעשות טיסות שכר למקומות שבהם תיפגע אל-על. הצענו להביא מארה"ב צליינים, מאטלנטה ומהדרום, שלא הפסיקו לבוא גם במצב בטחוני קשה. הצענו טיסות משיקגו ולוס-אנג'לס. אפשר לבדוק את היעדים ולהתווכח על כך. אנחנו הצענו רק להסיר את ההגבלה שמי שלא עסק בכך עד 1967 אסור יהיה לו לעמוק בזה. אני בטוח שאנחנו יכולים למצוא "מודוסויונדי". אני בטוח ששר התחבורה לא ידע על העובדות שעליהן דיברתי קודם, כי אילו ידע לא היה נותן לעשות זאת. אני בטוח שאפשר לדון באופן ענייני כיצד לבנות את מערכת טיסות השכר, כיצד לעשות את הדבר כדי שגם אל-על לא תיפגע אלא להיפך, וכיצד להגיע לידי כך שיהיה טוב גם לאל-על וגם לתיירות.

היו"ר י. הורביץ: כל חברי הועדה כבר מכירים את הנושא היטב, ואני מניח שבסופו של דבר גם יחברר מהו בדיוק גודל הפרשים. הייתי רוצה לשאול את שר התיירות מה היתה דעתו אילו ועדת-משנה, שהוקמה לצורך זה מבין חברי ועדה הכלכלה, היתה מעלה הצעה שאיננה

תומכה בהנהגת טיסות שכר, אך מאידך מציעה הוזלת השהות של התייר בארץ על ידי "עיסקה חבילה". נניח שהועדה היתה מתנדבת לבוא בדברים עם הגורמים השונים ולשכנע כל אחד מהם - בתי המלון, חברות הנסיעות, אל-על - לתרום חלק כדי שבסך הכל יוזלו המחירים לתייר.

מ. קול:
אל-על מובילה רק 50% מן הנוסעים לישראל, והיא איננה יכולה להוביל את כל הנוסעים. אתה צריך להגיע להסדר גם עם כל החברות הסדירות הזרות, כדי להציע הצעה כזאת. שנית, אי-אפשר לתת פרסומת למחיר מוזל בשיטה כזאת, כי זה בניגוד להסכמים. החברות האחרות לא ישתפו פעולה בזה. משום כך ההצעה איננה מעשית. תיירות הנוער לארץ ירדה ב-40% עד 50%. לאל-על יש הסכם עם הסוכנות היהודית להוביל את הנוער בכל הקוים במחירים מוזלים, אבל היא איננה יכולה לפרסם את ההסכם הזה, אסור לה. זה בניגוד להוראות "יאטה" ובניגוד להסכמים אחרים. אי-אפשר לנהל את מדיניות החעופה לישראל "מחתת לשולחן".

מר בן-ארי:
לא אכנס לויכוח בענין המחירים, כי אנחנו נוכיח שהטעון שלנו הוא הנכון: ההפרשים בין שעות השכר והטיסות הקבוצתיות המיוחדות לישראל אינם עולים בממוצע על מה שנאמר כאן, מבחינת הסכום שמשלם הנוסע; יש אחר כך שיטה של התחשבנות ותחשיבים, בין החברה ובין חוכר המטוס. מה שמענין אותנו זה המחיר שמשלם הנוסע. אני רוצה להודיע כי המודל שהוצג כאן, הן על ידי מנכ"ל משרד התיירות והן על ידי שר התיירות, כאילו בגלל "יאטה" אי אפשר להוריד מחירים, אינו אלא עורבא פרח. הורדנו מחירים באופן קיצוני, בשיתוף פעולה עם משרד התיירות ועם חברות תעופה אחרות. יתר על כן, עו"ד בן-יהודה לא ציין שבמסגרת החוזים האוויריים, על בסיס דו-צדדי, שתי הממשלות יכולות להסכים על מחיר שונה מן המחיר של "יאטה". עובדה היא שעל בסיס הסכמים דו-צדדיים, בהסכמה עם חברות תעופה סדירות, הכנסנו מחיר מוזל לנוער, השווה למחיר של "איסתא". הנהגנו מחירים מיוחדים לתיירות חורף לצליינים מאירופה, מפני שחברות התעופה הסדירות גם כן היו מעונינות בכך. מה ששייך לענין ויינגרטן - זה לא הנושא שלנו היום. אם ייקבע שצריך להוריד מחירים, אין סיבה שחלמנע מן החברות הסדירות, ואל-על בראשן, להוריד את המחירים.

מ. דרובלס: אם כן, מדוע לא מורידים את המחירים?

מר בן-ארי:
קודם כל, הורדנו את המחירים וזאת בקנה מידה גדול. אנחנו מוכנים להגן על מדיניות זו עד עכשיו, וטרם הגענו למסקנה שהמחירים לישראל גבוהים מדי, או שזה הגורם שמונע את פיתוח התיירות. בנושא זה יש לנו דעה אחרת. אם הממשלה, או ועדת הכלכלה, חלטיט שצריך להוריד את המחירים - ואנחנו לא משוכנעים בכך - אני מודיע שאפשר לבצע זאת באמצעות "יאטה" ובאמצעות חברות התעופה הסדירות, ולא זו הסיבה שמחייבת טיסות שכר. אני רוצה להזכיר לחברי ועדת הכלכלה שבזמנו, כאשר הורדנו את המחירים ב-50%, ניהלנו מלחמות עם חברות התעופה הסדירות כדי להוריד את מחירי הטיסות הקבוצתיות לארץ, והצלחנו בכך. כלל גדול הוא שקל יותר, מבחינת המשא ומתן הבינלאומי, לזה שרוצה להוריד מחירים מאשר לזה שרוצה להעלותם. ב"יאטה" יש לכל חברה זכות וטו, וזה נותן לאל-על כוח ואפשרות לחץ. בלי אל-על אי אפשר להגיע ב"יאטה" להסכם, וזה אחד הנכסים החשובים ביותר שיש למדינת ישראל. לכך אני אומר, שהצגת הענין כאילו כדי להוריד מחירים אין דרך אחרת מאשר הנהגת טיסות שכר, איננה נכונה.

שנית, 50% מן הטיסות של אל-על מניו-יורק, מקורן במקומות אחרים, כגון לוס-אנג'לס ואטלנטה. דאגנו להקים מערכת

מחירים מיוחדת של טיסות-חיבור פנים-ארציות. אקח לדוגמא טיסה לניו-יורק מלוס-אנג'לס, שבאופן רגיל עולה \$370, ואילו לקבוצות שלנו היא עולה \$227; כך זה גם לגבי יעדים אחרים. חברות התעופה הסדירות מממנות את ההפרש בשביל חברות התעופה הפנים-ארציות.

היו"ר י. הורביץ:

ומותר לנוסע לצאת מן השדה?

מר בן-ארי:

בהחלט. בטיסות שכר הדבר לא קיים. ערכנו מחקר מה תהיה ההיפגעות של אל-על והשירותים שלה מניו-יורק וקנדה, אם יהיו טיסות שכר. לפי הערכתנו יהיה ההפסד שלנו 25 מיליון דולר בשנה, לפי הנתונים של 1974/75. נצטרך לבטל את הטיסות במטוסי ג'מבו, כי 50% של התנועה שלנו באה מחוץ לניו-יורק, ולא תהיה תפוסה מתקבלת על הדעת במטוס ג'מבו מניו-יורק. נצטרך גם לקצץ את תדירות הטיסה.

ע. הדר:

מדוע לא תוביל אל-על את הטיסות האלה?

מר בן-ארי:

הודעתך ואני יכול להוכיח, שלגבי אל-על תנועות השכר ההתפלגות של הנוסעים בין החברות הלאומיות איננה זהה להתפלגות שבטיסות הסדירות. מעל האטלנטי מתחלקות הטיסות הסדירות ב-50% לעומת 50% בין החברות האמריקאיות ובין החברות הזרות; אל-על מובילה קצת יותר מ-50% מן התנועה מארה"ב לישראל. לגבי טיסות השכר המצב הוא שונה: 75% של התיירים טסים בחברות הקשורות בדגל שלהן. כך בכל הארצות, וזה גם כתוב במכתב שהשגרירות האמריקאית המציאה לחה"כ מודעי. הבסיס של החברות האלה הוא בארה"ב, והן משרתות את הלקוחות שלהן לכל היעדים. לפיכך הם יכולים לפתח לחץ הרבה יותר גדול על הלקוח לכל יעד שהוא. אנחנו כבר 27 שנים חיים את העסק הזה. אנחנו מקיימים חברת טיסות העומדת מבחינה כלכלית על רגליים איתנות בתנאים קשים מאוד, ואין דבר קל יותר מאשר להרוס זאת, על ידי כך שלא מקבלים את הטיעונים שלנו. אין בארץ הזאת מומחים יותר טובים מאתנו. אין לנו כל ספק שזה הדבר אשר יקרה. את ההוכחה לכך אפשר לראות בהתפלגות התנועה מסקנדינביה: לפני הנהגת טיסות השכר הובילה אל-על יותר מ-2/3 של התנועה, ועכשיו היא מובילה רק 17%. אנחנו ידענו זאת מראש, וזו הייתה התחזית שלנו. אי אפשר להוציא את "האגוז" מן הערמה הזאת ולחשוב שהערמה תישאר שלמה... עכשיו מתרכזת התיירות מארה"ב בניו-יורק, תוך חחרות קשה עם חברות אחרות שמקיימות טיסות ישירות ממקומות שונים. פיתחנו שיטת שיווק עם 25 משרדים, מבצעי פירסומה ענקיים, מכירות מיוחדות לטיסות-חיבור - בשביל מי עשינו זאת? דבר זה לא ניתן לשנות מבלי לפגוע באל-על. במה שנוגע למחירים, אנחנו נביא הוכחות לישיבה הבאה.

י. כהן:

ההנחה שלנו היא, שמספר הנוסעים יעלה אם יהיו טיסות שכר.

מר בן-ארי:

אני מודיע שמספר התיירים יירד. זה ענין של שיטת שיווק.

היו"ר י. הורביץ:

אני מודה לכל האורחים.

פ. גרופר:

יש בעיה דחופה בקשר לעודפי עינבי-מאכל. צריך לדון בנושא זה לפני הפגרה, כי מביאים כמויות גדולות של ענבים מהשטחים. מועצת הפרות, המרכז ההקלאי וגם גופים אחרים ביקשו אותי לדון על נושא זה בדחיפות.

ועדה הכלכלה

22.7.75

- 12 -

אני רואה שלחברי הועדה אין התנגדות
לקיים בנושא זה דיון, ואנו נקיים

היו"ר י. הרביץ:

אותו.

הישיבה ננעלה בשעה 1510