

פרוטוקול מס' 201

מישיבת ועדת הכלכלה

ביום ג', י"ז בסיון תשל"ו, 15.6.1976, בשעה 13.00

נכחון: חברי הועדה:

- י. הורביץ - יו"ר
- א. אבסבי
- ד. דרניצקי (יו"ר)
- ע. הדר (הורביץ)
- א. זילברברג
- י. כהן
- א. לבנבראון
- י. מודעי

מוזמנים:

- מ. צחר - יו"ר הועדה הציבורית לאכלוס ופיתוח הגליל
- ד. חזן - קרית-שמונה
- מ. אבשלום - " "
- ש. יעקב - טבריה
- א. רוזנמן - משרד התחבורה
- ד. שפילמן - " "
- ש. שהמי - " "
- א. אורן - " "
- ש. ברק - מינהל התעופה האזרחית
- ת. הלל - " "
- י. פלגי - " "
- ז. סיעל - " "
- א. אפרת - משרד התיירות
- ד. וילק - " "
- חה"כ י. שריד

מזכיר הועדה: פ. פלקסר

יועץ כלכלי לועדה: ד. לב

רשמה: א. אשמך

סדר היום: הצורך בפיתוח והרחבת שדות התעופה בצפון הארץ - הצעה לסדר-היום של חברי-הכנסת א. גיבלבר וי. שריד

היו"ר י. הורביץ:

גבירותי ורבותי, אני פותח את הישיבה.
הנושא הועבר אלינו מן המליאה על פי הצעה
של חברי הכנסת אברהם גיבלבר ויוסי שריד. אני מצטער מאד שחבר-הכנסת
גיבלבר לא יוכל להשתתף בישיבה זו, אני מקווה שחבר-הכנסת שריד יעשה
כמיטב יכולתו לייצג את שני המציעים.

י. שריד:

גם אני מצטער שחבר-הכנסת גיבלבר אינו יכול
להשתתף אתנו היום, כי הוא הרוח החיה בענין זה.

הנתונים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מראים
באופן חד-משמעי כי אוכלוסית הגלית הולכת ומדלדלת. מאזן ההגירה הוא
שלילי מכל ערי הפיתוח בגליל בלי יוצאת מן הכלל. אילו יכולנו לאסוף את
כל ההצטרות על פיתוח הגליל, איכלוסו, חיזוקו, כל ההצטרות של שרים
נכבדים ופונקציונרים לא פחות נכבדים שעוסקים בנושא זה בחריצות, בוודאי
יכולנו לכנות תשעת די רחבה לחיזוק הגליל. אבל כנראה שלא די בכך.
מדברים הרבה על חיזוק הגליל ואיכלוסו, ובינתיים אוכלוסית הגליל הולכת
ומדלדלת.

שעור ההגירה השלילית בממוצע לכל ערי הפיתוח,
על פי סטטיסטיקה רשמית של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, מגיע ל-3% בשנה.
רבותי, התמונה הקודרת הזאת אף היא ורודה מדי. אם תהיה לכם הזדמנות
לשמוע את שר המסחר והתעשייה משיב על הצעתי לסדר היום, בוודאי תשמעו
אותו אומר שהמספר הזה אינו נכון, הוא בוודאי יטען שמאזן ההגירה הוא
חיובי ושעורו 1%. מדוע ידבר שר המסחר והתעשייה על מאזן הגירה חיובי
משום שהוא כולל שני אלמנטים שאני אינני כולל אותם, הלשכה המרכזית
לסטטיסטיקה אינה כוללת אותם, וכל אדם בר דעת לא יוכל לכלול אותם.
אלמנט אחד הוא מסגרות עוליים זמניות. בעיר כמו קרית שמונה יש מרכז
הליטה, בפרקי זמן קצובים נמצאים שם מאה עולים חדשים, אבל מביניהם
לא נשאר אפילו עולה אחד בקרית-שמונה. אבל בסטטיסטיקה שמובאת מדי
פעם בפעם על ידי שר המסחר והתעשייה, שהוא יושב ראש ועדת השרים לערי
פיתוח, והוא הפטרון של הגליל במובן מסוים, בסטטיסטיקה שלו מופיעות
מסגרות זמניות אלו. אלמנט שני שהוא מביא בחשבון ואני אינני מביא בחשבון
הוא הריבוי הטבעי. אני אינני מביא אותו בחשבון משום שהריבוי הטבעי
אינו שייך כלל ועיקר למדיניות פיזור האוכלוסיה של ממשלת ישראל. כשאתה
מבודד שני אלמנטים אלה ומדבר אך ורק על אנשים שנכנסים ואנשים שיוצאים
מערי הפיתוח, כי אז המאזן השלילי הוא 3%.

אני טוען כי התמונה היא קודרת יותר, ההגירה
השלילית היא לפחות 6%, משום שמי שבא לעיר פיתוח מודיע מיד על כניסתו,
מן הטעם הפשוט שיש לו אינטרס, יש הנחות במס הכנסה, ואילו מי שעוזב
אין לו שום אינטרס להודיע על עזיבתו. הוא יכול לדווח כעבור שנה או
שנתיים או בכלל לא. יש שנהנים מהפטור במשך תקופה די ארוכה, בלי
שאפשר יהיה לאתר אותם. מכל מקום אין שום אילוף שמחייב את העוזב לדווח
למירשם התושבים.

אני יודע את תכניות פיתוח הגליל בשנה הבאה,
ואני יודע אף יותר מזה, אני יודע מה התכנית המוצהרת לשנים הבאות.
אני יכול לומר בכל האחריות, שגם אם התכנית תבוצע בסלואה, ובדרך כלל
יש מדחק מה בין תכנית לביצוע, גם אז נידון הגליל למאזן הגירה שלילי
גם בשנים הבאות. כלומר, הממשלה הסתגלה בתכניות הפיתוח שלה למאזן
הגירה שלילי. אילו הממשלה היתה מבקשת לעצור את התהליך, הרי התכנית
שהיא מציעה אינה מספקת כדי להציע מקורות תעסוקה, מקומות חינוך וכו'.

כתכניות אלה איננו רואים השקעות גדולות בתעשיה בשום מקום בארץ, ועל אחת וכמה בגליל.

על רקע זה נודעת חשיבות רבה דווקא להצעה שהובאה למליאה על ידי חבר-הכנסת גיבלבר, משום שבתזירות יש פוטנציאל פיתוח לגליל יותר מאשר בכל תעשיה אחרת. כבר היום יש בגליל 2300 חדרים בבתי מלון ובתי-הארוחה. תמופה ארוכה מאד במשך השנה חדרים אלה עומדים בריקנות חלקית, לפיכך באנו למסכנה שטיסות שכר לגליל עשויות להביא תועלת רבה, והתעוררנו במיוחד מהנסיון של אילת. ההצעה היא להכשיר את שדה התעופה במחניים לטיסות בינלאומיות.

אינני יכול לומר מה ההשקעה הדרושה. חבר-הכנסת גיבלבר דיבר על השקעה של 7 - 9 מיליון לירות. לי נראה שזו הערפה צנועה מדי, אני חושב שדרושים סכומים גדולים יותר, אבל הם אינם גדולים עד כדי כך שיראו בלתי סבירים, בשים לב לתוצאות הברוכות לגליל.

מ. צחר: אני מדבר כאן לא בתוקף תפקידי כראש עיריית טבריה, אלא כיושב ראש הועדה הציבורית לאיכלוס רגליל ופיתוחו. בנושא זה נפגשתי לפני כחודש עם שר התחבורה, ביחד עם ארגון בעלי בתי המלון. הנושא הוא לא רק הגליל העליון, הנושא הוא ענף התיירות בגליל כולו כאחד היסודות החשובים לכלכלה של הגליל ופיתוחו. ההשקעות בתעשיה הן מעטות, התיירות מבטיחה תעסוקה רבה. לאחר תביעות להפנות תעשיה לטבריה, אולי יוקם מפעל שיעסיק 30 בנות. והנה אתה מסתיימת בניה של מלון אחד, 275 חדרים, 5 כוכבים, והוא זקוק ל-300 עובדים.

י. שריד: בעוד כחודש יפתח בקרית-מושנה מלון שבר 90 חדרים, 4 כוכבים, והוא זקוק ל-70-80 עובדים. בשביל קרית שמונה זה דבר גדול.

מ. צחר: ענף התיירות הוא גורם רציני בתעסוקה. בשנים האחרונות הפך הגליל למרכז תיירות. כולכם ידעתם שטבריה היא עיר קייט חורפית ואילו בקיץ נוסעים לצפת, והנה עכשיו העונה בטבריה יותר טובה בקיץ מאשר בחורף. יש אורחים בכל חודשי השנה. הגליל וטבריה הפכו למרכז תיירות לכל חלקי הגליל ולרמת-הגולן.

טיסה ישירה לגליל יכולה להיות חשובה מאד לפיתוח התיירות בגליל. העלינו את הנושא לפני שר התחבורה. תשובת שר התחבורה היתה חיובית מבחינה עקרונית, אבל הוא אמר שאין לו השנה תקציב לפיתוח השדה במחניים. אמרתי שאני מוכן ברצון לחכות לשנה הבאה. שר התחבורה הציע לפנות לשר הבטחון, כי גם מטעמי בטחון חשוב ששדה התעופה יפותח. בעוד זמן מה צריך שר הבטחון לבוא לטבריה ואדבר אתו בענין זה.

לפעמים קורים דברים מוזרים. כשצריך 5 או 6 מיליון לירות לדברים של מה בכך, נמצא תקציב, ואילו כאשר מדברים על תנופת פיתוח בגליל שבעקבותיה יבואו מטבע חוץ, תעסוקה, קשה למצוא את התקציב. כולם מצהירים הצהרות-אהבה לגליל. מי לא? כולם אוהבים את הגליל, שרים, חברי כנסת, ועדות הכנסת. הצהרות-אהבה יש לנו בשפע, עכשיו צריך להגיע לתכלית.

אינני יודע את המספרים שמסר חה"כ שריד, אבל אני יודע שבשנת 1974 גדלה האוכלוסיה היהודית בגליל ב-2500 נפש כולל ילודה, היינו שעור הגידול היה פחות מן הילודה בגליל. ב-1975 ירדה הילודה באוכלוסיה בגליל ב-5000 והגידול הטבעי היה 6000. אין גידול באוכלוסיה הגליל לאחר כל ההחלטות וכל ההכרה בחשיבות יישוב הגליל. כנראה שלא די ברצון טוב ובהחלטות.

אני מודה על ההזמנה לישיבה זו, אבל אני חושש שהיא תסתיים בעוד החלטה חיובית. רבותי חברי הכנסת, זה לא יכול להמשך כך. לא די בהחלטות ובדיבורים. צריך לישוב את הגליל ובמהירות - ולשם כך דרוש כסף.

השנה יבנו בגליל 2500 דירות, אם אמנם ישלימו את התכנית, לעומת 5500 דירות שנבנו בשנה שעברה. אם השנה עוד יש מלאי של דירות, הרי בעוד שנתיים לא יהיו דירות. אומרים שהיום יש רזרבה. אני זושב שבגליל צריכות להיות אלפי דירות מוכנות. שר השכון אומר שמקצאים את תקציב השכון. מקציים בתקציב, והגליל הוא הקרבן.

צריכה להיות החלטה ותביעה נמרצת להבטיח בתקציב השנה הבאה את המיליונים שדרושים לברחבת שדה התעופה במחניים.

היו"ר י. הורביץ: שמענו מספרים שונים. חה"כ שריד הזכיר 8 מיליון, אתה מדבר על 5 מיליון. ידוע לנו שהשלב הראשון בהרחבת שדה התעופה באילת עלה 21 מיליון לירות. אני לא בא להתווכח כאן על הצורך בהרחבת השדה במחניים, אבל צריך לראות את סדר הגודל הנכון.

אנחנו כבר יודעים שבאים אנשים מאוסלו או קופנהגן לבלות שבוע באילת, בלי לבקר כלל בתל אביב. האם יבואו תיירים כאלה להיות בגליל העליון בלי לבקר בשום מקום אחר? האם יבואו למחניים, ישהו בטבריה וישובו ממחניים? האם בדקתם את הסיכויים? את הכדאיות הכלכלית בהשקעה של 21 מיליון לירות?

ר. חזן: לא הבאתי אתי מספרים. אני רוצה להדגיש דבר אחד. אם חושבים על תיירות לגליל, צריך לחשוב מה מציעים לתיירים: מקומות אכסון, אתרים, אפשרויות בילוי. אם הולכים לתכנון כזה, מחובתנו לפתח את האתרים בגליל; הכנרת וסביבתה, צפת, זל-אל-קאדי ועוד. לא די לעשות מלאכה אחת, צריך לראות את מכלול העניינים הקשורים בתיירות.

צריך להיות תכנון ממשלתי לגליל ולעיירות הפיתוח. הממשלה חייבת לחשוב כיצד מעבירים אנשים לגליל, איזה מוטיבציה צריך ליצור, איזה סוגי תעשייה, איזה אוכלוסיה. לראש עיר אין זמן ואין לו כלים לטיפול בבעיות אלה.

בקרית שמונה היו פעם 20 אלף איש, עכשיו יש 16 אלף ויש התדרדרות איומה. כמאה אלף תושבים עברו דרך קרית-שמונה. אילו היינו מצליחים להחזיק אפילו בריבוי הטבעי בלבד, מצבנו היה טוב.

צ. צחר: התיירות הסקנדינווית בחלקה הגדול היא תיירות צליינית. צריך לזכור מהם טבריה והגליל בכלל לנוצרים. אם תהיה אפשרות להגיע ישר לגליל, אפשר יהיה להגדיל את התיירות מסקנדינוויה. אבל אנחנו מדברים על תיירים לא רק מסקנדינוויה אלא גם מארצות אחרות.

ברור שדרושים אמצעים לפיתוח תשתית לתיירות, אבל הנושא לדיונה של ועדת הכלכלה היום הוא נושא ספציפי, ומשום כך לא ריברתי על פיתוח אתרים וכו'. אפשרות נחיתה בגליל תהיה לה השפעה חשובה על התיירות בגליל.

י. שריד:
אני רוצה להביא שתי דוגמאות לאפשרויות של תיירות גם במצב הנוכחי, בלי פיתוח נוסף של אתרים וכו'. בחודשים דצמבר עד פברואר רוב בתי הארחה בגליל העליון - אילת-השחר, כפר-גלעדי, כפר-בלום - היו מלאים עד אפס מקום בתיירים מחו"ל שבאו להחליק על השלג בחרמון. אפשר לשאול אם מאירופה צריך לבוא הנה כדי להחליק על השלג, אבל יש עובדה.

אנחנו מדברים על שדה תעופה שצריך לשרת את כל חבל הארץ הגדול הזה. בנהריה יש מועדון הים התיכון, שהוא מקור משיכה לתיירות בינלאומית. שדה התעופה ישרת גם מקום זה.

אני חושב שיכולה להיות עיסקת-חבילה תיירותית שבנויה על הגליל: כנרת, ירדן, רמת הגולן, הים התיכון, צפת. אבל אפשר גם לחלק לשנים את הביקור, חצי באילת וחצי במרכז הארץ או ירושלים. אני בטוח שגם באתרים הקיימים יש עוד פוטנציאל גדול.

ד. שפילמן:
מר צחר הזכיר את החלטת שר התחבורה להעלות את הפרויקט של התאמת מחניים לשדה תעופה בינלאומי או סמי-בינלאומי בסדר העדיפויות של המשרד, לפחות בתקציב שנה הבאה. יחד עם זאת צריך לזכור שהדבר כרוך בבעיות רציניות, שנובעות גם מן הצורך בהשקעה גדולה וגם בעית קרקעות. הארכת המסלול מחייבת הפיכה של כ-800 דונם של משק מחניים משלחין לבעל. השאלה היא כיצד להבטיח לענין זה את הכספים הדרושים, ומה תהיה התרומה של המשרדים השונים הקשורים בנושא זה.

שדה-תעופה אינו יותר תיירות או טיסות שכר, טיסות שכר הן שיוצרות את שדה התעופה. באילת עד היום אנחנו מפגרים בפיתוח השדה אחרי צרכי התיירות. לא ידוע לנו אם יש באירופה ביקוש מיוחד לטיסות-שכר לאזור הגליל. אם תייר בא ישר לאילת לשבועהנופש, הרי החסכון של 4 - 5 שעות טיסה יש לו משמעות. אני לא יודע אם חסכון של חצי שעה או שעה אף הוא משמעותי.

יחד עם זה, במשרד יש תכניות. השר בודק את ענין התקציב. יש מגע עם משרד הבטחון, שגם לא יש אינטרס מבחינה בטחונית. משרד הבטחון גם הוציא מכרז להארכת המסלול, אבל בגלל העדר תקציב הקפוא את התכנית. דובר על 10 מיליון לירות.

ת. הלל:
בשנה שעברה נכנס לענין חיל האוויר והיה מכרז. הכוונה היא לבניית מסלול חדש, לא הארכת מסלול. התשתית של המסלול הקיים לא שווה כלום. אין לדבר על תקציב של 10 מיליון, יידרש סכום גדול מזה.

ד. שפילמן:
כל תקציב הפיתוח לשדות תעופה פנים-ארציים הוא 7 מיליון ל"י, מזה 5 מיליון נשקיע השנה באילת. בשנה הבאה יש שני נושאים שקודמים לנושא הנ"דון: לגמור את העבודה באילת ולהקים מינחת בקרית-שמונה בהוצאה של 2 מיליון ל"י מחניים היא במקום שלישי או רביעי בסדר העדיפויות.

א. אפרת:
דרושה מערכת משולבת. אם לא יהיה לאנשים מה לעשות ולא יהיה להם איפה לבלות - הם לא יבואו, ואם יבואו - יתאכזבו. הרחבת השדה במחניים צריכה להיות משולבת בתקציבים הרבה יותר גדולים לפיתוח מערכת התיירות. הביקוש לטיסות ישירות לגליל הוא לא גדול. אפשר לפתח אותו ביחד עם התשתית.

אני מבין שלאחר פיתוח השדה באילת מתבקש פיתוח מקביל במחניים, כדי שאותם מטוסים בטיסות פנים-ארציות יוכלו לנחות בשני המקומות.

לעת עתה אין ביקוש גדול לטיסות ישירות לצפון.

י. שריד: מהו ביקוש גדול ומהו ביקוש קטן? אנחנו לא מוסיפים מתהלכים בגדולות.

א. אפרת: המשרד שלנו עושה מאמץ ממסשבה, ותכנון וכסף להכין תכנית-צב-לפיתוח התיירות בארץ. לצערי, לא הבאתי את המספרים. המספרים כוללים גם תחזית ביקוש להתפתחות ב-10 השנים הקרוסות והיא נובעת גם מן ההיצע. הגליל אינו עומד בפני עצמו כמו אילת. יש ביקוש מיוחד לאילת, לסוג אקלים זה, לאזור הזה, לאכסוטיקה, בלי להזקק למרכז הארץ. לפי מיטב ידיעתנו, לאחר שחקרנו את הביקוש על ידי שאלונים, שיחוק, בירורים במרכזים בינלאומיים, אינפורמציה מסוכנים בינלאומיים, מי שבא לגליל ירצה לבקר גם במרכז הארץ. אם באה קבוצת צליינים, היא בודאי תרצה לבקר גם בירושלים, בית-לחם, וכך גם תיירים אחרים, והם יבואו דרך לוד.

בעתיד הבלתי-מוגדר, כשתהיה תיירות יבשתית דרך לבנון, יזקקו גם לאזור זה. אבל לעת עתה העתיד הזה הוא בלתי מוגדר.

היינו רוצים מאד לראות שני דברים לגבי מחניים: א. תכנון בשטח, כדי שאם אפשר יהיה לגשת לביצוע - תהיה תכנית מוכנה, כמו שהיתה תכנית אילת מונחת לפנינו וצריך היה רק להחליט על ביצוע ותקציבים; ב. להשלים את פרויקט מחניים במערכת יותר רחבה, שהיא דורשת גם תקציבים יותר גדולים, - זה כולל מרכז תחבורתי בראש-פינה, תחנה גדולה של אגד, קשה טוב לצפת, קשר טוב לטבריה, צריך ליצור מוקד תחבורה ששדה התעופה יהיה חלק ממנו, וזה כולל אותם אחרים שדיבר עליהם מר חזן, שהם כוללים בתכנית ומחכים לביצוע.

ד. וילק: בצפון הארץ יש תיירות אבל אין תשתית לתיירות. אם צלייך מחו"ל בא לטבריה, הרי אין מקום על שפת הכנרת שיוכל לסעוד בצורה מכובדת. רמת המסעדות נמוכה ביותר. (מ. צחר: אין שחר לדבר). צריכה להיות תאורה טובה ברחוב, מקום בילוי תרבותי בלילה. הוא הדין בצפת, גם שם אין תעסוקה למבריאי הישראלי או הזר. אינני יודע מדוע אי אפשר להשיג מונית בצפת בקיץ. יש לנו מקומות אכסון, אין לנו תשתית תיירותית.

אני שמח לציין שהשנה מטולה ובתי ההבראה בהתישבות היו כמעט מלאים בחורף בתיירים שבאו לחרמון. לטבריה באים במשך השנה כולה. באים מסקנדינביה, יש תנועה מפינלנד. אבל כדי שהתיירים ישארו בצפון צריך לפתח את התשתית: מסעדות, כלי רכב, מורי דרך. (י. שריד: מי צריך לדאוג לזה - האם לא משרד התיירות?) אני פונה לפורום הנכבד הזה כי חברי הכנסת מכירים את הבעיות של תקציבי פיתוח לא פחות ממני.

אגב, בתי המלון שהוזכרו עדיין אינם מדורגים, לא חמישה כוכבים ולא ארבעה כוכבים.

י. מודעי: אני מכיר עשרות מקומות בעולם שיש בהם שדות תעופה בינלאומיים מפוארים ואין בהם תייר אחד. למקד את כל בעית הגליל ופיתוח התיירות בגליל בהקמת שדה תעופה בינלאומי - זו עלולה להיות אשליה שתתנפץ עם מאה מיליון לירות. השאלה העיקרית היא אם לגליל יש די נתונים כדי להוות אתר תיירות בינלאומי, הנושא של שדה התעופה עומד אולי במקום האחרון.

לגליל יש נתונים יוצאים מן הכלל לתיירות פנים ובוודאי בעונת הקיץ. בארץ יש תיירות פנים פי 10 מאשר תיירות חוץ, ולכן...

ולתיירים אלה לא צריך לתת מטוסים, להם צריך לתת שדותים. תיירים ישראלים מוציאים מיליוני דולרים בשנה בחו"ל, בעוד שנופים ורגיעה כמו שאפשר למצוא בגליל לא יוכלו למצוא בארצות אחרות. אינני פוסל הקמת שדה תעופה במחניים, אבל חשוב יותר ליצור תנאים שימשכו תיירים מחו"ל ומן הארץ. ועדה זו תוכל לסייע רק אם יהיו לפניה בקשות ספציפיות, שום הכללות לא יעזרו. שדה תעופה בגליל - אני לא רואה אותו בחזון בעוד חמש שנים. השאלה היא אם עושים שדה בינלאומי, או שבאמצעים הרבה יותר קטנים מבטיחים שגשוג הגליל בטווח הרבה יותר קצר.

לאנשי האזור אני מציע להציג תכניות ספציפיות, להציע למשרד התיירות מסלולי טיול לישראלים. כאשר יציגו תכנית סבירה וסכום סביר שיוכלו לעורר תנועה בגליל, אז יש סיכוי שועדה זו תוכל לעזור כדי להבטיח גם את המקורות וגם את העשייה. אני מזהיר בפני האשליה ששדה בינלאומי הוא הצורך הדחוף ביותר היום להחייאת הגליל.

אני שומע ששיקולים בטחוניים מחייבים הקמת שדה מיוחד. תמיד אני שואל את עצמי מדוע אי אפשר להשתמש לצרכים אזרחיים בשדות התעופה הצבאיים. בדקתי אפשרות כזאת באילת, החברר לי מעל לכל ספק שאפשר לבנות שדות כך שיוכלו לשמש גם לצרכים אזרחיים, מחוץ לימים של לחימה ממש, בלי לפגוע לא בשיקולי בטחון ולא בצרכי אימונים. אם יש מקום עכשיו להתערבות של ועדה זו, הרי זה בקביעה שאם שדה זה ייבנה, יהיה שימוש משולב.

אין צורך להרבות בדברים על היחס המיוחד לגליל, ולכן יש סיכויים שאם יוגשו תכניות קונקרטיות - יזכו להעדפה.

ת.הלל: יש שילוב עם כל התכניות של חיל האוויר.

א. לבני: שדה התעופה הוא אולי הנושא השולי ביותר בפיתוח הגליל ואכלוסו. גם אם יהיו עוד כמה מקומות עבודה בבתי מלון, זה עוד לא פותר שום בעיה.

ועדת הכלכלה דנה בהובלה אוירית של מטענים. אם יהיה שדה תעופה בגליל, אפשר יהיה להשתמש בו לייצוא תוצרת חקלאית מן הגליל וגם מעמק-הירדן הסמוך. במקום להוביל פרי 150 ק"מ עד לוד, אפשר יהיה להעמיס במחניים. בתקופה שבה מדברים על חסכון בדלק, יש לזה חשיבות. הנושא הוא לא רק תיירות.

יחכן שדיון בנושא זה לא צריך להיות סביב השולחן הזה. אלא בגליל עצמו, כי פיתוח הגליל הוא עניין גם של תושבי הגליל. צריך פעם לשנות כמה הליכים ושיטות שפוגעים בהתפתחות הגליל.

הגליל הוא יצרן עצום של מוצרים מסוימים שצורכים אותם במרכז הארץ, אבל הכסף לא נשאר בגליל.

אני רוצה להביא לדוגמה עיר באזור אחר, שאין לה שדה תעופה, אין לה קשר לתיירות, וזו עיר גדולה של 120 אלף תושבים - באר שבע. היא קמה ביחד עם חצור וקרית-שמונה והיתה לעיר גדולה. אבל היא התחילה בדרך אחרת. בעולם בדרך כלל הישובים החקלאיים מקבלים שרותים וקונים בעיר הסמוכה, ויש יחסי גומלין. זה קרה בבאר-שבע, זה לא קרה בבית-שאן. קרית-שמונה צריכה להתפתח לאו דווקא על ידי כך שתושביה יהיו מלצרים, משרתים, מורי דרך. (י.שריד: אתה לא רוצה מלצרים, אבל אתה רוצה סוחרים). הקיבוצים באזור צריכים לקנות בטבריה, בקרית-שמונה.

צריך לשקול היטב אם להזרים חצי מיליארד לירות לנושא שיכול ליצור כמה מקורות פרנסה, כי זה עדיין לא יפתור את בעיות הגליל. יתכן שבאותו סכום בדרך אחרת אפשר לפתור יותר בעיות. לדוגמה, מי שרוצה להקים שדה תעופה צריך לחשוב אם זה יעזור גם לייצוא החקלאי.

י. כהן: באזור הגליל לא מגדלים הרבה תוצרת לייצוא.

י. יודין: אילו יכולתי להגיד לוועדת הכלכלה שההכרעה היא בין פיתוח תיירות ותעשייה, הייתי מצביע בשתי ידיים בעד תעשייה, כי התיירות נושאת אתה כמה תופעות שאין להתברך בהן, ויכול להיות שעדיין לא עשינו את המאזן הכולל של חיוב ושלילה. ואף על פי כן אנחנו לא יכולים לחרוץ, ובודאי לא בתקופה זו, משפט שלילי על אפשרות פיתוח תיירות חוץ. לגליל יש נתונים - כנרת יפה, מקומות קדושים לנצרות, מעינות מרפא בכנרת, והגליל עוטר את הכנרת, אקלים טוב - והוא יכול להיות בעל כח משיכה לתיירות. יאסר איין מנדסה מהפפה המפקפקתיר הזאת, צריך לקבל אותה ככורח כלכלי. אני חושב שבהשקעות לא מדוברות ביחס אפשר להצמיד קדימה את התיירות בטבריה ובגליל.

כמובן שזה דורש פיתוח שרותים. באילת מלבד כח משיכה מיוחד, היתה גם השקעה: נבנו בתי מלון, אגם פנימי, אקווריום. אני חושב שהיתה פשוט טעות בסדר של הצגת העניין. אולי צריך להיהחלבוט ולהגיד לוועדת הכלכלה שמתכננים פעולה של עידוד רציני לתיירות בגליל, ויש בזה כמה אלמנטים - תשתית, בתי מלון, בילוי, מסעדות - וכל זה ביחד לא מחייב הוצאות ענקיות. לדעתי צריך גם לתכנן מיתקפה על התייר הפוטנציאלי באירופה, לנסות למכור לו את הגליל. התיירות הבינלאומית לאילת התחילה להגיע לפני שהיה שם שדה תעופה שקלט מטוסים בטיסות ישירות מסקנדינביה. שדה תעופה בינלאומי בהחלט יכול להועיל לגליל, אבל לפני שמחליטים על כך צריך לעשות נסיון למשוך תיירים מאירופה במשך עונה או שתיים, ואז יתבררו האפשרויות וכדאיות ההשקעות. בדרך כלל גישתי היא חיובית, אבל אינני מציע לראות בשדה התעופה הבינלאומי נושא העומד בפני עצמו, זה פריט אחד בתכנית פיתוח של תיירות לגליל.

א. זילברברג: לזכותם של המציעים יירשם שהם העלו את נושא הגליל ועשו אותו לנושא אקטואלי לפחות כאן. אני לא חושב שבסכום ישיבה זו או אפילו ישיבה נוספת נגיע כבר לשדה תעופה בינלאומי. יש בגליל תשתית, יש עשרות ישובים, יש אזורי פיתוח, יש נוף אנושי חדש, ועל זה אפשר לבסס דברים נוספים.

אני מציע לבחור ועדת-מישנה שתעסוק בנושא הרחב, לא רק בעניין שדה התעופה. אם הנושא הזה הגיע לוועדת הכלכלה, אנחנו צריכים להרחיב אותו ולדון בו.

ע. הדר: אני מאד מפקן בעניין זה. אם לפני שלוש שנים דובר על הוצאה של 10 מיליון לירות, הרי זה עכשיו עניין יקר מאד. במקרה הטוב ביותר זה יכול להוסיף 100 אלף תיירים בטיסות ישירות, וגם אז כדאי לנו יותר להוביל את התייר במונית חינוס מלוד לגליל. אנחנו חייבים לראות את העניין מבחינה כלכלית, לא די בכך שכל נושא שקשור בגליל מדבר אל הלב. אני לא יודע אם ידבר אל לבם של המוני תיירים מאירופה שירוצו לגליל. הוא מדבר אל לבנו.

מציעים פרויקט של 50 מיליון, תיירים יבואו או לא יבואו, בלי סקר מוקדם והתחייבויות של סוכנים, - אני מהסס אם במציאות הקיימת בארץ אפשר להמליץ על דבר כזה.

שדה תעופה צבאי נמצא בתהליך של תכנון מתקדם, ורצוי להבטיח שילוב עם תעופה אזרחית. יכול להיות שלפרויקט הצבאי יתרום משרד התחבורה 2 מיליון, משרד התיירות יתרום 2 מיליון לירות, תהיה קופה משותפת ואפשר יהיה לבצע. אני מהסס מאד אם אפשר שמשרד התיירות ירים על כתפיו נושא כזה.

הגליל הוא מקום בילוי טבעי לאזרחי הארץ. אני לא בטוח אם יבואו הרבה תיירים מחו"ל ויבוא מטבע חוץ, אבל מטבע ישראלי יבוא. אם צריך לתת פרנסה לאזרחי הגליל, אין הבדל מבחינה זו בין תייר מהחוץ או מבפנים. משרד התיירות צריך לארגן תיורים לגליל. לדאוג למוניות, מסעדות - בעצם, הרי זה כל עיסוקו של משרד התיירות. צריך להקדיש יותר תשומת לב לתיירות ישראלית בגליל, כדי שתהיה פרנסה ליותר יהודים בגליל.

י. כהן: קצת משונה שדנים בקטע אחת ולא רואים את התמונה הכוללת. מהשיחה כאן התברר שהעניין עוד לא ברור. גם אני מתקשה לומר היום בצורה פסקנית אם להקים או לא להקים שדה תעופה בינלאומי במחניים. אני מודאג מבעיית הגליל, שבה מתקיימים הרבה מאד דיונים ויש מעט מאד מעש. אני משתתף בדיונים גם בוועדת העבודה, גם בוועדה עם המתאם, ואני מודאג מאד. המצב יהיה חמור ביותר אם בתקציבו של כל משרד ממשלתי לא ישריינו אותם סכומים שנועדו לגליל, ובהם לא יהיה שום קיצוץ. אם ישראל יודע שהגליל הוא היום בעדיפות ראשונה, ולא צריך להיות קיצוץ בפעולה בגליל. כדי להבטיח שילוב הפעולה בגליל הוקם מוסד המתאם, ואני מתפלא שמר פונדק איננו כאן.

הקמת שדה תעופה בגליל צריכה להיות משולבת בתכנית כוללת עם הובלת מטעני תעשייה, מפעלים, מים, תיירות, האוכלוסיה במקום. אני מציע לוועדה לראות נושא הקמת שדה התעופה בתוך המכלול השלם של הבעיות, ולדרוש שריון התקציב לגליל במסגרת של תקציבי המשרדים הממשלתיים.

א. לבנבראון: אילו הזדמן אדם מבחוץ לדיון שלנו, היה חושב שפתרנו כבר את כל הבעיות. אם השאלה הנוגעת בתקופה זו היא שדה תעופה בינלאומי במחניים, סימן הוא שכל יתר הבעיות כבר פתחנו, או ששדה התעופה במחניים הוא שיפתור את כל בעיות הגליל. מכיוון שזה לא כך ולא כך, נראה לי שהנושא שהוצא לפנינו היום הוא לא מן הנושאים ביותר.

לא די להקים שדה תעופה בינלאומי, צריך לדאוג גם לכל מה שסביב לו - וזה עניין של הרבה מיליונים. אם הממשלה רוצה עכשיו לחסוך 125 מיליון לירות מקיצבאות ילדים, איפה תיקח מיליונים לתת הקצבה לשדה תעופה?

מדברים הרבה על הצורך לעבור משרותים לתעשייה, לייצור. על ידי תוספת 50-60 מקומות עבודה בבתי מלון תפתר הבעיה של קרית-שמונה או של טבריה? אם להשקיע, צריך להשקיע בבניית תעשייה, להשקיע בדברים יסודיים.

יחסי שלום עם לבנון היו בוודאי עוזרים לפיתוח

תיירות.

מ. צחר: אני מציע לוועדה לקיים את ישיבתה הבאה בגליל. אראה לכם שאפשר גם לאכול בטבריה ארוחת צהרים טובה.

היו"ר י. הורביץ: רבותי, ניסינו לטפל בענין הגליל לא בדרך הנכונה. לא זאת התרופה. יש בעיה קשה של פעילות המשרדים הממשלתיים השונים, שהעלה אותה מר צחר. הועדה שצריכה לטפל בענין זה היא ועדת הכלכלה. הבעיה היא איך מפתחים את הגליל, איך מוסיפים אוכלוסיה, איך מוסיפים מקומות עבודה, איך עושים שכדאי יהיה לחיות בגליל - כדאי ולא רק נעים. הבעיה היא לא איך להפסיק את ההגירה השלילית מן הגליל, אלא איך קולטים קליטה מזורזת בגליל המערבי ובגליל העליון כולו, איך הופכים את הגליל למגנט.

אילו רצינו, יכלה הועדה להסתפק בבקשה להביא לה תכנית כספית מדוייקת, לאחר התייעצות עם כלכלנים, עם משרד המסחר והתעשייה, משרד התחבורה והתיירות, שינסו לקבוע עדיפויות להשקעות שונות. יכולנו להגיד שבכך עשינו את שלנו, הבאתם נושא ואנחנו רוצים לבדוק אותו. אפשר לעשות כך, אבל אני מציע דרך אחרת. לאחר שהנושא הגיע לוועדה, נדון בנושא בכללותו, אמנם הוא הגיע דרך ענין ספציפי מסוים, אבל הוא נושא שלנו.

צדק חיה לבנבראון כשאמר שתעשייה עדיפה על תיירות. יש קשיים בבנין תעשייה בגליל, הוצאות גדולות להובלת חומרי גלם ותוצרת מן הגליל למרכז הארץ. ובכל זאת התעשייה פחות קפריסית ויותר יציבה ומבוססת מן התיירות.

אני מציע לבחור בוועדה-מישנה שתעסוק בנושא הגליל, תפגש עם המשרדים הנוגעים בדבר, תדון לא רק על שדה התעופה אלא תרד לעומק הבעיות של הגליל. ועדת המישנה תביא לנו הצעות כיצד לזרז ככל האפשר את פיתוח הגליל.

מ. צחר: התקבל רושם שאנחנו רואים חזות הכל בשדה תעופה ובלעדיו איך תיירות. אני הוזמנתי לוועדה לנושא מסוים, לכך דיברתי את הנושא המסוים. אם ועדת הכלכלה תזמין אותי לדיון בנושא הגליל, תהיה לי פתיחה אחרת.

י. שריד: אנו מן בליים על שדה תעופה, כנראה שהענין לא המריא. אני שותף לכל הדיונים שקשורים בגליל, ויש חופעה מוזרה ביותר. כמעט אין נושא שמביאים ולא יאמרו: זה לא העיקר, הרי יש נושאים הרבה יותר חשובים, איך אתה יכול לדבר על שכונן בלי לדבר על חינוך ועל תעסוקה. מבחינה זו אני מאוכזב, אבל לא מופתע.

אני מודה שהנושא שהעליתי עכשיו הוא בדיוק בעדיפות 34 בגליל. אבל אני רוצה עכשיו לדבר על עדיפות 34. אני יודע מה תהיה תגובתכם כאשר אבוא בתכנית כוללת לגליל. התגובה תהיה: אתה יודע שבנסיונות הקיימות אי אפשר לדבר על תמונה כוללת, תגישו לנו ענינים קונקרטיים, ראשון ראשון ואחרון אחרון. אבל אם נביא ענינים קונקרטיים, תגידו: איפה התמונה הכוללת?

כאשר רוצים לקצץ 125 מיליון לירות מקיצבאות ילדים, אין כמעט נושא שיכול להיות מובא לדיון בכנסת, כולל הנושאים הנכבדים שחבר-הכנסת לבנבראון מביא לכנסת. אני אעבור אתך על ההצעות שלך לסדר היום, ותראה שלפי הדמגוגיה הזאת אף אחת מהן לא ראויה לדיון, כי אם מקצצים לילדים, כל ענין אחר נראה כמעט קטנוני. האם כל אחד מביא נושא שהוא ראשון בסדר העדיפויות? זנים בענינים שחושבים אותם חשובים

פחות או יותר, כאלה שיכולים להיטיב את המצב פחות או יותר. ואנחנו לא רואים חזות הכל בשדה התעופה, כפי שאמר כבר מר צחר.

חבר-הכנסת לבני אמר שעוד כמה מקומות אינם פותרים את הבעיה. אבל אלה עוד כמה מאות מקומות פרנסה.

אני כופר בכך שאין תשתית של תיירות בגליל. לאיזה פתח אנשי משרד התיירות מגלגלים את האשמה? אם אמנם אין תשתית - מה עשיתם עד היום? לא שמעתם שממשלת ישראל קבעה עדיפות גבוהה לגליל? אבל אני כופר בכך שאין תשתית לתיירות בגליל. יש מסעדות טובות בטבריה, יש בתי מלון חדישים, יש אכסוטיקה, יש כפרים ערביים ודרוזים, יש בדידות כמו באילת, יש פסטורלה, יש אזור שלג, יש מקומות קדושים לצליינים, יש נצרת, יש אמנות בצפת, יש אפשרויות דייג - וזה עכשיו השגעון בעולם. התשתית הקיימת מצדיקה שדה תעופה בינלאומי בגליל.

אני כופר בכך שהאדון הנכבד ממשרד התיירות יכול להגיד אם יש ביקוש גדול או קטן. הייתי שמח אילו יכולתם אפילו להגיד שיש ביקוש קטן, לדעתי אינכם יכולים להגיד דבר, כי אם רוצים לבדוק ביקוש צריך להציג את הגליל כזהות נפרדת בפני עצמה ולראות אם תיירים ירצו לבוא. זאת לא עשיתם ולא יכולים לבדוק. אני מציע שתנסו לבדוק את העניין באופן מיוחד. אני מציע שתנסו להרכיב חבילה-תיירות מהאלמנטים שמניתי ואז תראו אם יש ביקוש או אין. אני בטוח שלחבילה זו יהיה ביקוש שיצדיק הקמת שדה תעופה בגליל לאלתר. אם רוצים למצוא תרוץ למה לא לעשות, אני יכול להביא עוד תרוצים.

אני לא בא לגאול את כל העולם כלו, אין זו שיטתי. אני מנקה אורווה אורווה בעתה ולא מנקה את כל האורוות שבעולם בעת ובעונה אחת. זה דבר קטן, אולי פחות חשוב מדברים אחרים, הוא במקום 34 בסדר העדיפויות. ועדות אחרות עוסקות במספר 28 ובמספר 29. אבל רק כך אפשר לפתח את הגליל, משום שדיונים גנרליים על הגליל היו בכנסת למכביר. ניגש למספר 34 ו-38, ויכול להיות שבעוד שנה אביא משהו בסדר-עדיפות 56.

ע. הדר: אם אשתכנע ש-28 דברים קודמים כבר נעשו, אפשר יהיה לדון על מספר 34, ואולי נראה שלא חייבים לעשות גם את 34. אבל אם אתה מביא לפני נושא זה בלבד, אני מספקן.

היור י. הורביץ: רבותי, אני מודה לכם.

מאחר שבעוד דקות ספורות מתחיל הדיון המדיני במליאה, לא נדון היום על הסעיף השני שחשבנו לדון בו: אישור תקנות טיס (נוהל תיעוד כלי טיס וחלקיהם). אני נועל את הישיבה.

הישיבה ננעלה בשעה 14.57.