

פרוטוקול מס. 247

מישיבת ועדת הכלכלה, שהתקיימה ביום שלישי,
יח' באדר תשל"ז - 8.3.77, משעה 13.00.

נ ו כ ח י ם - חברי הוועדה:

- י. הורוביץ - היו"ר
- א. אבטבי
- מ. דרובלס
- ע. הדר
- י. יודין (דרניצקי)
- י. כהן
- א. ליבני
- י. פרנק

מוזמנים:

- אהוד שילו - מנכ"ל משרד התחבורה
- ד. שפילמן - " "
- אסתר אורן - לשכת היועץ המשפטי, משרד התחבורה
- בני בורנשטיין - " "
- מרטין ג. - משרד המשפטים
- עזרא בלס - מנהל נמל התעופה בן-גוריון
- ישראל הוד - ס/מנהל הנמל
- אזולאי שלמה - יו"ר ועד העובדים
- מוסצו רפאל - חבר ועד עובדים
- טנצר שמעון - " " "
- שמש ראובן - " " "
- שמש ראובן - " " "
- לב ביגון - מנכ"ל ארקיע
- ש. (שורש) לרר - ר/אגף הכנוף ארקיע
- יהודה רבין - ראש מינהל התעופה האזרחית
- יהודית חריש - יועצת משפטית, אל-על

מזכיר ויועץ כלכלי לוועדה: דוד לב
ה ק צ ר נ י ת : שולמית פרג

בסדר-היום: חוק רשות שדות התעופה, תשל"ז-1977.

היו"ר י. הרוביץ:

אני פותח את הישיבה.

הנושא שעומד לדיון הוא, רשות שדות התעופה. אנחנו הטלנו על ועדת משנה, בטרם שהיה דיון במליאת הוועדה, לדון בנושא זה, כי הנושא "בווער" וצריך להקדיש לו תשומת לב מכסימלית מבחינה זו הן הממשלה והן האופוזיציה - במידה וקיימת כאופוזיציה - מסכימים לטפל בזה באופן הנמרץ והעקרוני ביותר, שכן הם נוטים להעביר את הצעת חוק זו. אין ספק שהבעיה היא סבוכה, ודי קשה, לכן רצינו לתת לזה זרז מכסימלי.

בקשתי מח"כ יגאל כהן למלא מקומי, כי פשוט אני לא יכול להתפנות להיות יושב ראש ועדת משנה זו. ועדה המשנה קיימה ישיבה אחת לענין זה, והיום אנחנו בטלנו סיוור בנמל אשדוד על מנת לתת לוועדת המשנה לעבוד בקצב האפשרי.

עכשיו אנחנו נבקש, כלפי המליאה וכלפי הנוהלים, מכל אחד מכם לומר דברו בענין זה. קודם כל, מנכ"ל משרד התחבורה - אהוד שילו - יפתח בדברים, ולאחר מכן ידברו הנציגים הנוגעים בדבר. את כולם אנחנו נשמע.

בבקשה.

אהוד שילו:

אציג בקצרה את העקרונות שהנחו את משרד התחבורה בהגשת הצעת החוק, גיבושה,

ואת עקרי הצעת החוק:

מערכת שדות התעופה היא מערכת ארגונית סבוכה ביותר. צי"נתה שהמערכת הזו צריכה להתמודד התמודדות חריפה מאד במספר תחומים - במערכת משקיו ואדמיניסטרטיבית רגילה. ישנו התחום הטכנולוגי שנתון בתהליך דינמי מואץ, וקיימות בו צורמות אבסולוטיות עם אפס ליקויים. זה תחום אחד שהמערכת הזו צריכה להתמודד אתו, ולרוץ עם זה בעולם התעופה.

התחום השני שהמערכת הזו צריכה להתמודד, זה רמת השירות לקהן. זו מערכת שירותית, לא דק למטוסים, אלא גם לקהל. גם מערכת זו נתונה להתחרות. מדובר בנוסעים שבאים ויוצאים בהפרש זמן של שעות מאנגליה, שוויצריה, סקנדינביה ועוד. אנחנו צריכים להפעיל מערכת שירותית זו ברמה זרה, ברמה הקיימת באותן ארצות מהן הנוסעים באים.

המערכת הזו צריכה להתמודד גם בנושא הבטחוני, ואת כל תחומי פעילות זו צריך לבצע במסגרת כלכלית עסקית. כלומר, להתמודד עם בעיית איזון העלויות.

משרד התחבורה סבור שהמסגרת הארגונית של מחלקה ממשלתית רגילה איננה מאפשרת להשיג בהצלחה את היעדים בכל אחד מהתחומים שלגביהם התייחסתי. המסגרת הרגילה טובה ליחידת מטה שמורכבת מפקידים על פי תקציב מתוכנן מראש. תקן כוח אדם מתוכנן מראש, מערכת אירועים שאיננה נתונה לצורך קבלת החלטות שוטפות על פי מסיבות משתנות. ברגע שצריך להתמודד עם מסיבות שהתייחסתי - המערכת האדמיניסטרטיבית הרגילה מהווה מכשול בכל אחד מתחומי הפעילות. הבאתי דוגמה את הפגישה שהיתה השבוע בענין חוספת מסוימת של משרות בהקשר לטיסות שכר. הממשלה החליטה על הרחבת המסגרת של טיסות שכר לצורך התמודדות בטיסות שכר, והגענו למסקנה שצריך איכס עובדים. כל טיסה מחייבת בד"ק גם בהקשר הטכנולוגי וגם בהקשר המסחרי, ועד היום לא קבלנו אישור על

אהוד שילון:

פנייה שהגשנו בחודש מאי שנה שעברה. בשבוע שעבר התעוררה בעיה של שדה תעופה באילת בלילה. התברר לנו שבמסגרת התקציב, במסגרת הקצבת שעות נוספות שעובדת לרשותנו, איך מספיק כוח אדם, או איך אפשרות להעסיק אנשים בלילות. בעיה זו מתבטאת ב-20 אלף לילי לחודש, ובשביל זה צריך לעבור שבע מדורי גהינום במערך, והבעיות הן רבות.

הוא הדין באשר לתקציב פיתוח.

עד עכשיו החייהסתי בתפעול השוטף. עד היום מקבלים מתקציב המדינה, ואך ורק מתקציב המדינה. לכך יש פיגור מתמיד בין צרכי ההשקעה והמערכת הדרושה, והדרשות הטכנולוגיות התעופתיות, מצד שני.

אנחנו הבענו דעה, שבנוסף לניהול במתכונת שאותה אנחנו מציעים, במתכונת שתאפשר גיוס מקורות שלא מתקציב המדינה, על בסיס שוק ההון. המערכת יכולה לעבוד על בסיס של כדאיות כלכלית, מבלי לערער את מדיניות המחירים. כלומר, מדיניות המחירים יכולה להתאזן ולגייס משאבים באופן המשמעותי ביותר לצרכי הפיתוח, ולא להיות הלויים רק בחסדי תקציב המדינה.

אלה הם בעצם שני המניעים הבסיסיים שהניעו את משרד התחבורה לפעול כך לניהול שדות התעופה. עסקה בזה ועדה בראשותו של דוד גולן, שהמליצה על הקמת מערכת אוטונומית, אשר למעשה נהנית בתחום הניהול מכל יתרונות של תאגיד. בסופו של דבר, אימצה הממשלה את ההצעה להקים רשות כתאגיד, במלוא מובנו של המושג.

ועוד שתיים-שלוש מלים לגבי ההיקף הכלכלי של המערכת: בשנה זו ההכנסות של כלל המערכת, שזה שדה תעופה או נמל תעופה בן-גוריון, ושאר שדות תעופה פנים-ארציים - הן כ-300 מיליון ל"י. זהו היקף הפעילות. המערכת מורכבת באופן מובהק, ואפשר להבחין בין הפעילות של שדה תעופה בן-גוריון ובין שדות תעופה פנים-ארציים. בבן-גוריון יש עודף של תפעול. השדה משלם שכר דירה, ההכנסה בנויה על אגרות עבור שירותי תעופה ושירותי קרקע, ובנויה על הכנסות מזכיונות שניתנים ליוזמות מסחריות.

מה משלם מטוס שלנו ומטוס אחר?

ה"ר י. הורוביץ:

אהוד שילון: יש פירוט מלא, ואני אעביר אותו לוועדה.

מתוך 300 מיליון ל"י, 60% בגין שירותי תעופה, כ-20% בגין שירותי קרקע, ו-20% בערך בגין זכיונות מסחריים ושכר דירה עבור שימוש במתקנים, במבנים ועוד.

עם הקמת הרשות, אפשר יהיה להגדיל את ההשקעות המסחריות שאינן מוטלות על הפעילות. המטוסים משלמים אגרות. הנוסעים משלמים אגרות. כאשר תקום רשות, יעמדו לרשות שטחים, ובשטחים אלה תוכל לפתח פעילויות מסחריות - מרכזי מסחר, מרכזי ועידות, חנויות, חניונים.

בשדה יש תנועה השנה של 2.5 מיליון נוסעים. למעלה מ-2 מיליון נוסעים היו בטיסות בינלאומיות. המתקן הזה הוא מרכז, שכאשר מצרפים את מספר הנוסעים, את מספר המלואים ומספר העובדים, הרי אפשר לומר כי יש בזה מוקד של כוח קנייה.

אהוד שילון:

גוש דן נותן אופציות, ואנחנו רוצים
לנצל את האופציות האלה אנחנו משוכנעים שאפשר לנצל מנופים פנימיים
לצורך גיוס הון לפיתוח.

נמל העופה בן-גוריון משלם שכר דירה
עבור שימוש במתקנים ומיבנים למדינת ישראל, ועדיין מותר עודף
מסויים, והוא לכיסוי גרעונות בשדות אחרים.

שדות פנים-ארציים יגיעו ל-22 מיליון ל"י
עד 25 מיליון ל"י הכנסות - כ-3-4 מיליון ל"י יש בזה גרעונות. אהמול
היתה התייחסות לשדה של מחנ"ים. מתברר כי הגרעון הוא של 1.5 מיליון ל"י
חלקם של עודפים של בן-גוריון הולך להוצאות
פיתוח. אבל זה סמלי, שכן קצב הפיתוח איננו מדביק את הצרכים.

זה לגבי ההיקף הכלכלי. נורמטיבית אנחנו
חושבים שצריך להשקיע 100 מיליון ל"י לשנה כדי להדביק את הפיתוח. אכן
קיים פיגור בפיתוח. היום אנחנו יכולים לתת 50%-60% מההיקף.

במערכת זו עובדים כ-800 איש בתקן של
קבע. נוסף לזה, יש כמובן עובדים שעובדים על בסיס ארעי, עונתי,
בהתאם לעליות וירידות של הפעילות. כל זה נעשה בא"שורו של המשרד.
באשר לתנועת המטענים: תנועת המטענים
נמצאת בתקופה האחרונה בקצב מואץ, וזה בהתאם למספר הנוסעים. בעונה
הבאה יעבדו 2 - 2.5 מטוסי מטען של "כ.א.ל". הבעלות ואחריות התפעול -
בענין זה אני יכול לומר "נחיה ונראה...".

היו"ר י. הורוביץ:
מה היו המניעים להחלטת הממשלה להביא את
הנושא הזה? מדוע אתה חושב שיש חשיבות
עליונה להעדיף ולקבוע לא ב"ם-המלח, ולא במקום אחר, אלא בשדה העופה
בן-גוריון? מדוע זה עדיף על כל מקום אחר בארץ?

אהוד שילון:
דעתי האישית - וזו דעה שמקובלת על
שר התחבורה, על הנהלת משרד התחבורה -
היא, שפונקציות ביצועיות שאפשר לבצע שלא במסגרת הממשלתית הארמית סטרטגית -
בית הרגילה, כדאי להוציא אותן החוצה.

כשמדובר במשרד התחבורה - ואתם עוסקים
רבות בנושאים של משרד התחבורה - ישנה מערכת זו של הפעלת שדות העופה.
ולא רק שדות העופה. ניקח מערכת של רישוי רכב שנעשה ע"י משרד ממשלתי.
להוציא רשות רכב לביצוע מוסכים. אנחנו בוחנים אפשרות כדי לתת לצ"ב
לבצע מבחני נהיגה ע"י מכוניים. המשרד הממשלתי צריך לעסוק לא בביצוע,
אלא בפיקוח.

הוא הדין כאשר מדובר בשירותי טלפון;
הוא הדין בהרבה מאד נושאים בתחומי פעילות אחרים. אם בסחר ממשלתי -
במשרד המסחר והתעשייה; אם בתחום השיכון - משרד השיכון, במקום להיות
משרד מכוון הוא הפך להיות משרד קבלני.

זאת ועוד: בסוף שנות ה-50 ביצע משרד
האוצר פונקציות שמתבצעות בבנקים. היתה הקצבת מטבע חוץ שנעשתה

אהוד שילון:

אצל החשב הכללי. היום לא הולכים אליו, אלא כל פירמה מבצעת את זה. כך שאנחנו אומרים, יהאדמיניסטרציה צריכה לעסוק בקביעת מדיניות, פיקוח ואילו הביצוע צריך להיעשות ע"י תאגידים ממשלתיים, תאגידים בעלי חשיבות ממלכתית. ובנושאים אחרים - במעורבות שירה בניהול. אין סיבה שחברת תעופה לאומית לא יהיה לה הון פרטי מעורב.

הצעת חוק זו מאפשרת הסתייעות בגורמים פרטיים להפעלת שדות תעופה. במדינת ישראל יש חשיבות אסטרטגית. מדובר פה על רשות סטטוטורית שהיא, למעשה, זרוע ממשלתית, שנהנית מחירויות פחות מאחרת.

מכל מקום, זו השקפת עולנו. זו הובא לפני 15 שנה, ומסיבות כאלה או אחרות העניין הזה נדחה. הנה, לפני 15 שנה הוקמה רשות הנמלים, והמוטיבציה הייתה כפולה - שיקולים אוטונומיים של משרד התחבורה ומתן סיוע שהמערכת תהיה אוטונומית, ולא-ממשלתית. מאז, בעצם, הרעיון, או התכנית לאגד גם את שדות התעופה לא נזנח. לפני שנה מונחה ועדה בראשותו של דוד גולן, והיא המליצה על מערכת אוטונומית בניהול שוטף, ויחד עם זה, היא תהיה קשורה בתחום ניהול כוח אדם למערכת הממשלתית. זה מעין יחידת סמך משוכללת, או אם אתם רוצים - רשות מעוקרת, רשות נטולת סמכויות מסוימות.

משרד התחבורה מלכתחילה חשב אחרת, אבל המלצות ועדת גולן אומצו מתוך מחשבה שזו יציאה לדרך שבסופה רשות. ההתפתחות שהיתה לאחר מכן, ידועה. לרגל נסיבות של יחסים עבודה החליטה הממשלה לעשות את המהלך הבא, והוא - הקמת רשות.

אני חוזר ואומר, כי משרד התחבורה מאז ומתמיד חתר לרשות זו במתכונת של רשות הנמלים. מכיוון שההחלטה קיימת. והצעת החוק בשלה, אנחנו בנינו את תקציב משרד התחבורה ותקציב שדות התעופה לשנה הבאה כבר בהנחה שתקום רשות שדות התעופה. זאת אומרת, בתקציב משרד התחבורה שהונח על שולחן הכנסת לקחנו בחשבון את הקמת הרשות הזו בראש השנה. היא תקלוט את שדות התעופה. יהיה תצטרף לשלם לממשלה בשתי צורות - או תמורת נכסים, אם הרכוש נכסים; או שכר דירה ע"י שימוש בנכסי הלאום. יש טכניקה להעברת נכסים.

אלה הם דברי הרקע.

ועוד שנים-שלושה משפטים: אני מוכן לסקור את עקרי הצעת החוק. התפקידים שמוטלים על הרשות הם, בעיקרם, שלושה - לתכנן, או להקים שדות תעופה, שזה פיתוח; להחזיק או להפעיל את שדות התעופה, שזה תפעול שוטף, כולל כל השירותים הנלווים. מדובר פה על הפעלת כל השירותים שנוגעים למטוסים, לנוסעים, למטענים וכו'.

בנוסף לזה, מוטלת על פי הצעת החוק, החובה לנקוט אמצעים לבטחונם של שדות התעופה של הרשות, ושל בני האדם, הטובין, כלי הטיס, המיבנים, המתקנים והציוד שבהם, בהתאם להוראות שר התחבורה. זהו סעיף שמאפיין במיוחד את המצב בישראל. זאת אומרת, גם העניין הבטחוני מוטל על הרשות.

ועוד: (קורא סעיף 7): "קו מנחה בפעולות הרשות יהיה לנהל את כלל שדותיה, ועד כמה שניתן - כל שדה תעופה משדותיה על יסוד הישגים כלכליים וכמפעל הנושא את עצמו."

זהו מעגל סגור שמחאזן, וזו המטרה.

אהוד שילון:

כאמור, שדה תעופה בן-גוריון נושא את עצמו, אנחנו מאמינים שאר השדות שאו את עצמם. אם עודפי בן-גוריון יסועבדו לשדות אחרים, אז לא יישאר לו לפיתוח.

מ. דרובלס:

מבחינת האגרות שאנחנו גובים - האם זה נעשה מבחינת בינלאומית?

אהוד שילון:

אנחנו בסדר. יש טוענים בחברות תעופה שאנחנו צמודים פעמיים. פעם אחת לדולר,

ופעם אחת לאינדקס.

לגבי הדינמיקה - חשוב לדעת שאנחנו חייבים להכשיר את שדה תעופה אילת לפעילות בינלאומית, לחקופה של 4-5 שנים. מדובר בשכלול השדה הקיים עם השקעה של 50 מיליון ל"ש. מעבר לזה, נדמה לנו, שאוכלוסיית אילת לא תוכל לשאת את המטרד של פעילות בינלאומית בלב העיר. יש כמה פתרונות, אך הם כרוכים בהשקעות גדולות.

בעתיד אנחנו חייבים לפתח שדה בינלאומי לבן-גוריון, ולזה יש החלטה למקם אחד כזה בין באר-שבע לערד. הפיתוח מותנה בגידול בתנועה. כלומר, לא יהיה פיתוח לפני שהתנועה תצדיק זאת.

אני לא מדבר על החזון, להקים שדה תעופה בתוך הים בתל-אביב על בסיס של שדה-דב. אין כל סיבה, ומסתובבת טכנולוגית אין מניעה למתוח מסלול של שני קילומטרים לתוך הים.

באשר למיבנה הארגוני - מוסדות הנ"הול: בראש הרשות העמוץ מועצה. אנחנו מציעים שהיא תהיה בת 15 חברים - 7 נציגי ציבור, הכוונה שייצגו עד כמה שאפשר את המשתמשים, כגון: לשכת הארגונים הכלכליים, התאחדות האכרים ועוד. זה יהיה ייצוג הולם של המשתמשים; ועוד 7 נציגים מבין עובדי המדינה, ואחד יהיה יושב ראש. טרם נקבע מי יהיה היושב ראש, אם יהיה עובד מדינה או איש ציבור. זה טרם נקבע, ובכוונה לא נקבע עדיין.

הכוונה היא, שתהיה רשות סטטוטורית, בבעלות מלאה של המדינה, אחריות הנ"הול מוטלת על המדינה.

המינוי למועצה יהיה לחקופה של 4 שנים, עם אפשרות להארכה. יש בחוק סעיפים שמבטיחים שלא יהיה קונפליקט בין חברי המועצה לבין פעילותם הפרטית. לא יתכן מצב שחבר מועצה שנושא באחריות לנ"הול התקיף של הרשות, יסחור עם הרשות כפרט.

יש עוד סעיפים שמבטיחים את האמינות וטוהר המידות של חברי המועצה. ועוד נקבע פה, שחבר מועצה לא יקבל, בעקרון, מהרשות שכר בעד שירותיו, אך הוא יהיה זכאי להוצאות.

יש אפשרות שהיושב ראש יקבל גמול סביר עבור עבודתו, וזה מתוך רצון שתהיה אפשרות להטיל על היושב ראש יותר מעורבות ואחריות, ולקשור אותו מטראילית גם למסיבות.

אהוד ש"לו:

יש מספר סעיפים זנוחנים מעמד לשר התחבורה בקשר לפעילות המועצה. שר התחבורה ממנה את המועצה, אבל הרשות היא רשות סטטוטורית. אנחנו חפשנו את האיזון המתאים בינן מידת האוטונומיה ובינן לתת לשר להתערב כאשר יש צורך להתערב.

כתוב פה: "על פי דרישת שר התחבורה תדון המועצה מחדש בכל נושא שהחליטה בו." (סעיף 18(ה)). זאת אומרת, האינפורמציה זורמת, והשר יודע כי נתקבלה החלטה שאיננה תואמת להחלטתו, אז הוא רשאי לשוב ולבקש לדון בעניין מחדש.

ע. הדר: האם זה דומה לרשות השידור?

אהוד ש"לו: זה בעיקר דומה לרשות הנמלים.

י. פרנק: האם רשות הנמלים הוכיחה את עצמה?

אהוד ש"לו: לפי דעתנו, כן.

יש מספר סעיפי סוד שנוגעים לדרך העסקתם של עובדי הרשות - (קורא סעיף 25(א)) - "סדר קבלת העובדים לשרות הרשות ומינוייהם יהיו מותאמים לאלה של עובדי המדינה, בשינויים שתקבע הרשות באישור הממשלה."

ע. הדר: מה סמכויות הממשלה לגבי הרשות הזו?

הנה, ברשות השידור אנחנו נתקלנו ב"חלם". אינני יודע אם זה טוב או רע. אם כן, מה הן הסמכויות כאן?

אהוד ש"לו: יש חברות ממשלתיות, ויש רשויות ממשלתיות.

החברות הממשלתיות, באופן עקרוני, מאוגדות על פי חוק החברות. עכשיו יש רשות החברות שמוסיפה אלמנטים מסויימים. מכל מקום, בעקרון, חברה ממשלתית פועלת כמו כל חברה, והממשלה היא, לעתים קרובות, אחד מהשותפים בבעלות. על פי תפיסת חוק החברות, הדירקטוריונים חייבים לדאוג לאינטרסים של החברות, והממשלה, כבעלים, רשאית לקבל דיווח באסיפה כללית בשוף השנה, ואז היא יכולה להחליף את נציגיה בדירקטוריון. עכשיו נוהג חוק החברות הממשלתיות מספר מכשירים נוספים. חברה ממשלתית היא עדיין גוף אוטונומי שנוציג הממשלה במועצת המנהלים אינם חייבים בנאמנות לחברה. מה שלא כן ברשות סטטוטורית, ששם המצב שונה - היא בבעלות מלאה של הממשלה. זו רשות ממלכתית. כך יש הרבה מאד סעיפים שמאפשרים למשרד ולשר הממונה הכוונה, מעקב והתערבות. אכן זה בא לידי ביטוי באישור תקציב, בקבלת דיווח שוטף

אהוד שילו:

וכל אינפורמציה שהשר ירצה, ובבקורת של מבקר המדינה. באשר להחלטות של מועצת הרשות - הכל מובא לידיעת השר, והוא יכול ל"זום דיון חוזר, לתדרך את נציגיו במועצה. על כל פנים, בפרקטיקה צריך לחפש את דרך האיזון.

השר ממנה 15 אנשים לשמש חברי מועצה. אני מניח שכל שר לא ירצה להתערב בהחלטות יום-יומיות. הוא ירצה להתערב בתחום השקעות, התקשרויות מסחריות ועוד. כל נושא האגרות והמחירים כפוף לאישור מראש, לא רק של השר, אלא של הממשלה; חנאי העבודה - כפופים לממשלה.

היו"ר י. הורוביץ: יכול להיות שתהיה הנחיה ממשלתית בענין טיסות שכר, אל-על וחירויות. מצד אחד אתה רוצה להבטיח את הפעילות, ומצד שני - את האינטרסים הנכונים של העסק הזה. הרי יכולים להצביע נגד האינטרס הזה שאיננו קשור לענין עצמו. גם אפשרות כזו יכולה להיות.

אהוד שילו: רציתי להדגיש שסדר קבלת עובדים ותנאי עבודתם יידונו ברשות. הרשות צריכה להציע הצעותיה, והממשלה תאשר. הוא הדין בנוגע למינוי מנהל הרשות, מנהל שדות תעופה.

באשר לסמכויות - כאשר מדובר בתעריפים ואגרות, אגרות נחיתה, אגרת נוסעים - הן חייבים באישור הממשלה. הרשות חייבת להגיש לממשלה, לשר התחבורה, את התקציב הפיתוח שלה תוך פירוט השימושים, ומצד שני - פירוט המקורות.

תקציב גרעוני בתפעול, גם הוא חייב באישור הממשלה. הרשות חייבת לדווח לממשלה על המאזן. דו"ח הכנסות והוצאות, תקציב מזומנים ועוד. שר התחבורה רשאי לדרוש מהרשות דו"ח על כל ענין שהוא בגדר תפקידיה וסמכויותיה של הרשות.

הרשות רשאית לקבל מילווה לפיתוח ולהנפק למטרה זו אגרות חוב. המלווה ותנאיהם טעונים אישור שר התחבורה והאוצר; הנפקת אגרות החוב ותנאיהן טעונים אישור הממשלה - (מתוך הכתוב בסעיף 4). זאת אומרת, אנחנו משאירים לרשות להציע תכניות מימון שמתבסס על שוק ההון.

ועוד: (סעיף 42(א)) - "כל הכנסה שתקבל הרשות תעמוד לרשותה ותשמש במסגרת תקציבה, למטרות שתועיד הרשות לשם ביצוע תפקידיה." - אנחנו קושרים את הכנסות הרשות למטרה הספציפית הזו של פיתוח נוסף של המערכת.

יש עוד מספר סעיפים שנוגעים להעברת הנכסים של המדינה לבעלות הרשות. כנגד זה הרשות תחייב למדינה. זהו תהליך פיננסי די מורכב. יש כאן דרך הביצוע.

יש פה עוד מספר סעיפים לגבי סמכויותיה של הרשות בתחום העברת תפקידים לקבלני משנה ובתחום הענקת זכויות לגופים חיצוניים להפעיל שירותים עסקיים או אחרים.

אהוד שילוב:

לסיכום הייתי אומר, כי בשבעה או שמונה פרקי החוק ישנה התייחסות לעקרונות המסגרת של מטרות למוסדות העבודה, לניהול העסקת כוח אדם ומינוי פונציונרים לתקציבים וניהול תקציבים, הן לצורך קבלת שירותים והן לצורך מסירת שירותים. מה שאין בחוק הוא, למעשה, שמועצת הרשות תצטרך למלא בהחלטותיה. מכל מקום, כאן זו מסגרת שמועצת הרשות תצטרך לפעול על פיה ותקבל החלטות לגבי הניהול.

עזרא בלס:

אני אינני מתכוון לפרוש את כל היריעה של פיתוח הנמל. למעשה, רציתי לציין מספר דברים: (א) החוק המוצע איננו בבחינת חידוש במדינת ישראל. רוב שדות התעופה בעולם - כ-90% - מנוהלים בצורה של חברות ממשלתיות, מתוך עקרון שנמל תעופה הוא מקום למתן שירות לנוסע ולמטוס, וגם כעסק. כעסק כמעט לכל דבר.

אם נסתכל לנעשה בכל העולם - בפרט באירופה המערבית, אנגליה, צרפת, גרמניה ועוד - כל שדות התעופה שם עברו את התהליך הזה בחלקם מזמן, ובחלקם בתקופה האחרונה. הם עברו לניהול בצורה כזו כפי שמוצעת כאן. מכל מקום, מבחינת העקרון הם עברו לזה. כך הגענו למסקנה זו הן מצד הפיתוח והן מצד ניהול נמל תעופה במשך 24 שעות, במשך 364 ימים בשנה, פרט ליום כיפור.

זהו מתקן שמחייב תגובה מהירה לגבי כל דבר ודבר. אתן דוגמה אחת: קיימת החלטת הממשלה להקפאת 4 תקנים בכוח אדם, וזה חל על הנמל. והנה, נפתחו ארובות השמים - התחילו לזרום נוסעים. היום עונרים 8000 עד 10 אלפים ליום, כאשר התחזית היתה על 5000-6000 איש ליום. מצב זה חייב אותנו לקחת 20 סבלים. אין ברירה, וכך קבלתי אותם. עברתי עבירה זו.

במסגרת נוקשה זו של הממשלה קשה להגיב על דברים שמרחשים במהירות סילוניות.

(ב) הוצאות הבטחון מוגחות על נמל התעופה באופן ישיר. אנחנו איננו מקבלים תקציב משום גורם, אלא מהשקעות שלנו. זה מסביר את המצב שהוא קצת מעבר לאיזון שיש לנו בתקציבים שלנו. אם היינו צריכים להסתיע במקורות אחרים, כפי שזה מקובל, הייתי אומר כפי שזה קיים בחברות אחרות - אז העורך היה מעבר לזה. במסגרת השירותים שנותנים לחברות, או לחל האויר, אנחנו לא רואים כסף.

י. כהן: עם חיל האויר אין התחשבות?

עזרא בלס: אין. היום זה כאילו כ"ס אחד.

בנושא זה אנחנו נמצאים במוצע, כפי שמקובל במערב אירופה, אנגליה צרפת. האגרות שלנו צמודות לדולר, כ"ה השקעות שלנו צמודות לדולר.

עזרא בלס:

למעשה, כ-60% מכלל ההכנסות היום באות מאגרות שהן אגרות נחיתה. כל מטוס שנוחת משלם לפי המשקל שלו. וכל תייר שנכנס משלם 70 ל"י ליום. ואילו הדברים האחרים, הם בגדר פעילויות יום-יומיות.

שלמה אזולאי: רבותי, אני ער לעובדה שדברי בתוקף חפקידי. עלולים להשמע בחזרת "כבדהו וחשדהו".

לכן אני מבקשם להאמין לדברי.

האמת היא, שלא רק פיתוח, ולא רק הא'נטרס הסוציאלי או התנאים של השכר, הם שצריכים להיות הא'נטרס היחיד של הוועד הזה לשינוי ההיסטורי שהולך לחול במדינת ישראל. האמת היא אחרת. אנחנו שחיים במקום 24 שעות ביממה, שכן זה מתקן שמתפקד ללא הפסד.

עלי לציין, כי במשך 28 שנות קיום נמל התעופה בן-גוריון הייתה שביתה וחצי. האזרחים במדינה מבלבלים אותנו עם אל-על. אנחנו סובלים מזה.

אנחנו, שחיים במקום הזה, ושמפעילים את המתקן היחיד הזה, שהוא השער היחיד של מדינת ישראל - יכולים לשכנע רק בדבר אחד - רק עם הא'נטרס האישי שלנו, בכל הרצון הכביש שלנו לתמורה שצריכה להיות לנו, כי כעובדי מדינה יכולנו לעשות אותו הרעש שהם עושים. כלומר, ברגע שזה נהפך לרשות - אנחנו נעזוב אותו. אולם, אין זה כך. טובת המפעל היא נגד עינינו. אנחנו מאמינים שכאשר המפעל הזה יהיה רשות, הוא יתפקד הרבה יותר טוב והרבה יותר מהר, וידביק את הטכנולוגיה של התעופה האזרחית.

אני חייב לומר את האמת שנוגעת לעובדים שאותם אני מייצג פה: לצערי הרב, אנחנו יודעים מה הוא מוסר העבודה במדינת ישראל, ובמיוחד כשמדובר במסגרת של עובדי מדינה. זה לא סימפטי להכנס לפרטי פרטים. אבל ברור שכאשר זה יהיה במסגרת הרשות, הכל ישתנה, הכל יקבל תכלית השינוי, גם במסגרת המשמעת ומוסר עבודה שמתקן חיוני זה דורש במקום.

מה זה יניע?

י. פרנק:

שלמה אזולאי: אין ספק שדברים לא ישתנו מהיום למחר. אבל דוגמה אחת אתן: במסגרת השכר - כאשר חתיה לרשות אפשרות להציע לאנשי מקצוע טובים ביותר, להצטרף לענף תעופה אזרחי, ולא להיות במסגרת של עובדי המדינה. כיום, כאשר אין ברירה, אז אתה אינך משיג את הטוב ביותר.

אני, כאזרח המדינה, מקווה שהרווח החדשה הזו תדביק גם שאר שירותים חיוניים. אני באמת חוזר עוד פעם ומבקש להסיר מלבכם כל צל של ספק שאנחנו מחכים לזה כדי לעשות מהפכות. לא זה. אנחנו רואים קודם כל את טובת המדינה והתפתחות מדינת ישראל.

אין לי יותר מה להוסיף, ואני מודה לכם

מאד על הקשבתיכם.

יהודית חר"ש:

איך לנו סמכות בהצעת החוק הזו.
אנחנו מקווים שהקמת הרשות תקדם

את התעופה והפיטוח בארץ.

לב ביגון:

אני מברך את הרשות שתקום. אבל יש לנו כמה הערות: אל-על, כדוגמה, עובדת בשדה תעופה אחד בארץ. אנחנו עובדים בכמה וכמה שדות תעופה בארץ, ומקווים שיהיו עוד יותר, בגליל, בבאר-שבע שרוצה שיקשרו אותה עם חיפה, בצח. למעשה, אנחנו נושאים על שכמנו את העניין זה.

אנחנו מקיימים את השדה באופירה. אחרת

איך קשר עם אופירה.

השדה שהגיע לבגרות הוא שדה התעופה בן-גוריון. אכן הוא רווחי. הדגש הוא על רווחיות. לדעתי, בעתיד הנראה לעין, לא אילת ולא ירושלים שצריכים להכלל מיד לתוך הרשות. ארקיט מפעיל את עטרות. אבל אם רוצים לעשות את זה מפעל כלכלי - שלא לדבר על רווחי; טיסה לאילת עולה 300 ל"י לכיוון אחד, הרי על ידי כך אפשר להרוג את התעופה הפנימי-ארצית. לכן יש לעשות הכל שהשדות האלה לא ישלמו את ההשקעה. את זה צריך לקחת בחשבון.

הארץ שרוצה לפתח את הנגב - לפי שיקול

דעת ורצון; עין-הב, מצפה-רמון, באר-שבע - כל אלה מקשרים בטיסות של ארקיט. אני אומר, כ"כ כמו אג"ד שלא בונה כב שים בארץ, כך גם ארקיט. אחרת היא לא תעמוד בזה. צריך לקחת את זה בחשבון.

מצד שני, אנחנו רוצים לטוס לכמה וכמה

מקומות נוספים. - לסנסטה-קתרינה, לים המלח ועוד, אנחנו טסים, ואנחנו רוצים שיהיו יותר נקודות מנחתים.

תודה רבה לכם.

היו"ר י. הורוביץ:

אני רוצה להציע שאנחנו ננעל את הישיבה,

נודה לאורח"ם, ונטיל על ועדת המשנה להזמין את כל מי שתרצה להזמין - לשמוע נציגים אחרים שאינם כאן.

תודה רבה. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 14.40.