

פרוטוקול מס' 354

מישיבת ועדת הכלכלה

שהתקיימה ביום רביעי, ו' בכסלו התשנ"ט (25 בנובמבר 1998), שעה 09:00

נכחו:

חברי הוועדה: אמנון רובינשטיין - היו"ר

צבי זיינברג

אבי יחזקאל

גדעון עזרא

שלום שמחון

מחמנים:

נחום לנגנטל - מנכ"ל משרד התחבורה  
עו"ד שי סולברג - עוזר שר התחבורה, משרד התחבורה  
יוסף צ'חנובר - יו"ר אל על  
יואל פלשדו - מנכ"ל אל על  
רוני וולפמן - סגן הממונה על התקציבים  
עופר לינצ'בסקי- רכז - אגף התקציבים, משרד האוצר  
כוכבי מיכאל - יו"ר ועד עובדי אל על  
יצחק גולדווסר - ועד עובדי אל על  
יואל אמסלם - ועד עובדי אל על  
אריה שטרק - ועד עובדי אל על  
נחמיה חדש - ועד עובדי אל על  
חנוך קצימרסקי - ועד עובדי אל על  
יוסי לוי - ועד עובדי אל על  
ליפשיץ אריה - ועד עובדי אל על  
אבשלום רן - יו"ר ועד הטייסים, אל על  
חיים רייטן - ההסתדרות הכללית

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: סיגל גורדון

סדר-היום: עתידה של חברת אל-על.

עתידה של חברת אל-עלהיז"ר אמנון רובינשטיין:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. הנושא שעומד על סדר היום של הוועדה הוא נושא שהיה על שולחן ועדת המשנה של ועדת הכספים, נושא שדורש התייחסות מהירה: מצבה של חברת אל-על, תוכנית הממשלה להפרטה, תוכנית הממשלה להכנסת תחרות בתחום המטענים, ומעמדה של חברת אל-על אצל מוביל נקוב לקווים שהיא לא טסה אליהם. אלה נושאים שקשורים אחד בשני.

יש שלוש החלטות קודמות, עוד מממשלת רבין ז"ל, בנושא אל-על. הממשלה הנוכחית, כך אני מבין, רוצה לבצע את כולן או את חלקן, נשמע על כך ממנכ"ל משרד התחבורה. הטענה היא, שביצוע החלטות אלה יפגע במעמדה של אל-על ויקטין את סיכוייה להיות מופרטת.

אנחנו מבקשים לשמוע סקירה, מה הממשלה מתכוונת לעשות עם חברת אל-על בנושא ההפרטה, בצורת ההפרטה וגם בנושא ההחלטות הממשלתיות. אנחנו רוצים לקדם את הענין מכיוון שעתידה של חברת אל-על תלוי בהפרטה המלאה או החלקית.

אני מבקש ממנכ"ל משרד התחבורה לומר לנו, מה עומדת הממשלה לעשות ומתי מכיוון שהענין הזה נמשך הרבה מאוד זמן.

נחום לנגנטל:

אדוני היושב ראש, חברי הכנסת, יש כמה סוגיות שעומדות על הפרק, הראשונה - משק התעופה, והשניה - אל-על. למיטב הבנתי, לא צריכה להיות סתירה בין שני הדברים. יכול להיות מצב, שבו רפורמה א' גוררת בעיות מסוימות ברפורמה ב' והן מתקשות ללכת זה בצד זה, אבל תפקידנו הוא, לעשות את השינויים בכולן. אנחנו לא רואים שדבר אחד צריך לבוא במקום השני.

יש כאלה שרוצים להעמיד את השינוי במשק התעופה כדבר שהוא לא יכול להיות בכפיפה אחת עם הפרטתה של חברת אל-על. אנחנו חושבים, שהדבר הזה צריך להיות זה בצד זה, גם משק התעופה וגם הפרטתה של חברת אל-על.

באופן אישי אני אומר, שאם יש סתירה בין הדברים, אני חושב ששינוי במשק התעופה קודם להפרטתה של אל-על. זאת דעתי.

מי שממונה על הפרטתה של חברת אל-על היא רשות החברות הממשלתית, היא מובילה את הענין.

הממשלה החליטה על הפרטה של 49%, ליציאה לשוק בבורסה הישראלית ואולי העולמית. ההפרטה היא של 49%, זאת אומרת, שהממשלה תרד באחזקותיה ל- 51%. שאר האחוזים יצאו לבורסה הישראלית ולבורסות העולמיות.

שלום שמחון:

יש גם אחוזים שהם לא של הממשלה.

נחום לנגנטל:

הממשלה תרד ל- 51%, השאר יהיו בידי מי שזה נמצא בידו היום, כמו כן זה גם ייצא לבורסה הישראלית ולבורסות העולמיות.

יש כמה פעולות מקדימות שאנחנו עוסקים בהן, כמו למשל, השוואת הערכים של כל המניות, רישום המטוסים בבעלות החברה. מה שלמעשה עיכב את הענין היה, הכנתה של מניית הזהב. ועדת השרים לענייני הפרטה כבר קיבלה את ההחלטה. יש עניינים מסויימים שצריך להגיע להסדר, כמו למשל, ההוצאות הביטחוניות. אני מעריך שבתחילת 1999, החברה תהיה ערוכה ליציאה למכר.

במקביל נעשתה הידברות עם העובדים. אפשר לשאול את השאלה: אם הממשלה עדיין נשארת הבעלים, למה צריך לדבר עם העובדים? ההתחייבות בעינה עומדת, אבל לא כך הדבר. היתה החלטה של ועדת שרים לענייני הפרטה שקבעה, שצריך להגיע להסדר עם העובדים טרם ההחלטה. לטענת שר התחבורה, אי אפשר להגיע למצב שהמדינה יורדת ב-50% מכוחה ועדיין ההתחייבות כלפי העובדים היא ב-100%. כרגע יש התדיינות בין רשות החברות הממשלתיות, שהיא מובילה את התהליך, לבין העובדים. אני מניח, שבשלב מסויים יצטרכו להגיע להסדר כתוב ומסודר איתם. זאת ההנחיה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אתה צופה הנפקה במהלך 1999.

נחום לנגנטל:

הבאת החברה להנפקה. אנחנו צריכים להביא את הסוס עד השוק. אם הוא ישתה את המים או לא ישתה את המים, זאת החלטה רגעית, זה גם תלוי מה יהיה במבנה משק ההון, מה יקרה עם הכלכלה, האם באמת יימכרו המניות. הערכה וגם הדעה של רוב האנשים שעוסקים בענין, שיש להתחיל בתהליך ולבצע את הפרטה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מניית הזהב מוכנה? מה כתוב במניית הזהב?

נחום לנגנטל:

מדובר ב-14-12 עמודים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מה הדברים העיקריים, פרט לשבת?

נחום לנגנטל:

דווקא השבת כלולה בסעיף קטן.

יוסף צ'חנובר:

מניית הזהב מדברת בענין שמירת הבעלות הלאומית על חברת אל-על. על מנת שאל-על תהיה מוביל נקוב, יש להבטיח שהמניות יוחזקו ברובן על ידי אזרחי ישראל.

ענין נוסף שכלול במניית הזהב הוא ענין הבטחת מינימום צי ברזל בעיקר למטען.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

צי הברזל נקוב בכמויות?

יוסף צ'חנובר:

צי הברזל נקוב בכמויות.

נחום לנגנטל:

זה על פי דרישת משרד הביטחון.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

רק למטענים, ללא נוסעים?

יוסף צ'חנובר:

בדרך כלל מדובר בעיקר על מטענים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אפשר לקבל מושג מה כולל צי הברזל?

יואל פלשדו:

5 מטוסי מטען.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

זכמה נוסעים?

יואל פלשדו:

השאר מוגדר במונח של כמות נוסעים שהחברה יכולה להביא מאירופה ומארצות-הברית. מוגדר בכללית.

נחום לנגנטל:

עוד כתוב, איך תתנהל האסיפה הכללית, שיריון וכדומה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני מבין שהדברים העיקריים: צי ברזל בבעלות ישראלית ואי טיסה בשבת ובחגים.

נחום לנגנטל:

הנושא השני, שינוי במשק התעופה. נכון שישנם כרגע שלושה דברים שעומדים בפתחנו: שתי החלטות ממשלה שכבר חזרות ונשנות, אחת מהן לגבי קווים אזוריים, והשניה לגבי נושא צ'ארטרים. אלה החלטות ממשלה שהחליטו עליהן כבר לפני ארבע שנים, מה שקרוי, מדיניות השמיים הפתוחים שהיתה בממשלה הקודמת ובממשלה הנוכחית אנחנו ממשיכים במדיניות הזאת.

צריך להתקדם הלאה ולעודד את התחרות במטרה להחיל את המחירים ולשפר את השירות.

אנחנו אוהבים מאוד את חברת אל-על, מאמינים בהנהלתה ובעובדיה. אנחנו חושבים, שהדבר הזה הוא נכס חשוב מאוד למדינת ישראל.

מיכאל כוכבי:

אנחנו לא מאמינים לך.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

סליחה, בכל פגישה אתי, קיבלתם הזדמנות להתבטא.

מיכאל כוכבי:

אני מבקש סליחה מהיושב ראש, אבל יש דברים שחייבים לומר אותם.

נחום לנגנטל:

מאידך, אנחנו חושבים, שצריך לפתוח גם בקווים האזוריים וגם בסוגיית הצ'ארטרים במדיניות יותר ליברלית. אנחנו מאמינים באמונה שלמה, שככל שהזכר הזה יהיה בתחרות מאוזנת, מבוקרת, מפוכחת על ידינו, תהיה הצלחה, אבל אסור להשאיר את התחרות רק בין אל-על לבין החברות הזרות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

באיזה שלב נמצא כל אחד מהשלבנים הללו?

נחום לנגנטל:

אני מוכרח לומר הערה אישית, אני מרגיש כמו להקה נודדת כי מול מיכאל כוכבי אני יושב בחדש האחרון בכל הזדמנות להסביר את עמדותי והוא מסביר כמה אני טועה.

מיכאל כוכבי:

אני מנסה להסביר, איך אתה לוקח את הפרה ושוחט אותה. הלוואי ואני טועה, אתה רוצה לשחוט בדם קר, אבל הסיבות לא מובנות לי.

נחום לנגנטל:

בדבר אחד אני בטוח: לשכנע לא אוכל, אבל אני אטען את טענותיי.

פרט לחברת אל-על יש חברה ישראלית נוספת שעובדת ברישיון מוגבל מאוד, מדובר בחברת ק.א.ל. לק.א.ל יש הסדר עם חברת אל-על, אבל אין לה רישיון להפעלת טיסות מטען באופן פתוח כמו שיש לחברת אל-על.

במקביל, יש חברות טיסה זרות. חברת בריטיש-ארוויס טסה במסוס משל עצמה שהוא מטוס מטען. שאר החברות הזרות עוסקות בדרך כלל בהטסת מטענים דרך זנב המטוסים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מה לגבי החברות האמריקניות?

נחום לנגנטל:

זה שוק קטן.

יואל פלשדן:

שוק קטן, זה רק 5 טיסות בשבוע.

נחום לנגנטל:

כוונתי למטענים קטנים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

יש להם 5 טיסות בשבוע?

יוסף צ'חנובר:

5 טיסות קבועות בשבוע.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אבל הם עובדים רק בקו אחד.

יוסף צ'חנובר:

הם מפזרים.

נחום לנגנטל:

פנו אלינו חברות נוספות, אירופאיות, שביקשו להעביר מטענים למדינת ישראל. אנחנו מחוייבים על פי הסכם בדברים האלה ולכן אנחנו נאפשר לכל מי שייפנה. במקביל, ישנן חברות ישראליות שביקשו להכנס למשק המטענים, להטסת המטענים בישראל, בראש ובראשונה מדובר בחברת ק.א.ל וחברות הפעלה אחרות. השאלה שנשאלת, למה מבקשים להכנס למסחר הזה? אל-על לא מחזיקה בהיקף כל כך גדול בהטסת מטענים. כאן ההיקף כל כך גדול, שההרגשה להרבה מאוד מהגורמים שעוסקים בתחום, שיש להם מה לנגוס ולכן הם היו רוצים להכנס לתחום הזה. ניהלנו עמם שיחות, ההרגשה שלנו, שאם לא נחליט החלטה בענין, הדבר הזה ייצא מתחום שליטתה של מדינת ישראל ואנחנו נפסיד לגויים את משק המטענים. אם לא נעשה מעשה של פתיחת התחרות לחברות ישראליות להכנס לתחום הזה, מה שייקרה, שחברות זרות הן אלה שייכנסו לתחומים האלה.

חשוב לנו להשאיר את משק התעופה במקסימום עובדים ישראליים, של טייסים ישראליים, תשלום מס הכנסה ישראלי, ולכן, הרצון שלנו הוא לפתוח את התחרות בתוך המשק הישראלי. אנחנו ניצור מצב של חממה מלאכותית לאל-על במשק המטענים, נגיע למצב שבו אל-על תשאיר המונופול הישראלי במשק הישראלי, אבל היא תאבד את הדומיננטיות שלה בתחום הזה.

ההגדרה למושג מונופול, הכוונה למונופול על קווי התעופה, על זיכיון הטיס. כרגע, לזיכיון הטיס של מדינת ישראל יש רק מוביל לאומי נקוב אחד, אל-על. בזה יש לה בלעדיות, אין אף אחד אחר. נכון שהיא לא לבד במשק הישראלי, נכון שהיא לא בלעדית במטענים ובהטסת מטוסים ובענין זה אין לה מונופול משום ש-90 חברות נוספות מתחרות איתה.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

מה לגבי התוכנית למוביל נקוב אזורי?

נחום לנגנטל:

לגבי קווים אזוריים, אנחנו ממשיכים ברציפות שלטונית. לפני ארבע-חמש שנים, החליט משרד התחבורה על פתיחת משק אזורי לתעופה. אני מודה, אדוני היושב ראש, בענין הזה אין לנו תוכניות. אנחנו חושבים שצריך לעשות את הדבר בצורה מסודרת.

בתשקיף חלה עלינו חובת הגילוי הנאות כדי שאדם שייקנה את המניות לא יופתע שיש תחרות. זאת המדיניות. אנחנו עוברים זאת עם ממן ואנחנו לא רוצים שהדברים יחזרו על עצמם.

כך גם לגבי מדיניות הצ'ארטרים. מאחר שאל-על מחזיקה בזכויות הטיס של מדינת ישראל והיא מועסקת עם המוביל הלאומי הנקוב של המדינה האחרת, לפעמים אנחנו נותנים להפעיל צ'ארטרים לאוכלוסיה מוגדרת. ההחלטה של הממשלה הקודמת והנוכחית להיות יותר ליברלית מבחינת צ'ארטרים מכיוון שמדובר בסוג מסויים של אוכלוסיה המבקשת לנסוע במחיר נמוך יותר ולא בשירות הסדיר. כאן עומד בפנינו האיזון בין שתי מגמות. מצד אחד, אתה רוצה שלמדינת ישראל יהיו קווים סדירים ממנה ואליה. אם תיתן צ'ארטרים באופן בלתי מוגבל, הדבר הזה יפגע באופן אנוש במשק במדינת ישראל. אבל מאידך, אתה רוצה ליצור מצב שבו, בזמנים מסויימים ולמקומות מסויימים שבהם יש הרבה נוסעים או לחילופין שהמחירים גבוהים מאוד, זאת הדרך שלנו להוריד מחירים ולמשוך אותם כלפי מטה. לא כדי להתגרות ולא כדי להתזכח, אני רוצה לומר, שהרבה פעמים ירדו המחירים רק כשאמדנו שנעשה את הצ'ארטרים.

על פי חוק ההסכמים העסקיים, הממונה על ההגבלים העסקיים איננו יכול להיכנס להסכמים תקופתיים, זה דבר שהוא משוחרר ממנו. אני לא אומר את זה רק כלפי אל-על, אני אומר זאת גם בין החברות עצמן. לכן, זאת הדרך שלנו להוריד את המחירים. אני לא יכול להטיב את השירות כי הצ'ארטר לדאבוני לא מטיב עם השירות, ההיפך הוא הנכון.

כמו בכל תחום שמחליטים בו על רפורמה, יש קשיים. אני ידע שיש אנשים שלא אוהבים את הרפורמה משום שכל רפורמה טומנת בחובה את הבלתי נודע. בסך הכל, האנשים באל-על עובדים קשה מאוד, מתפרנסים בקושי, והחברה בקושי צפה על פני המים.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

זה מאוד השתפר בשנים האחרונות.

נחום לנגנטל:

נכון, אבל צריך להבין דבר אחד שוב, אנחנו מקבלים את המשכורות הגבוהות שלנו במשרד התחבורה על מנת שנטיב עם אזרחי מדינת ישראל. לכן, מה שאנחנו צריכים לעשות, לחשוב כל הזמן כיצד אנחנו עוזרים למרבית האנשים במדינת ישראל מצד אחד, ומאידך, מינימום פגיעה בעובדי החברה ובחברת אל-על.

אדוני היושב ראש, רבותי חברי הכנסת, יש 5 מיליון אזרחים במדינת ישראל שצריך לדאוג להם אך במינימום פגיעה בחברת אל-על.

יואל פלשדן:

יושב ראש מכובד, חברי הכנסת, ב-1988 התחיל תהליך ההפרטה של חברת אל-על. השנה זאת השנה העשירית שמדברים על הפרטה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

יש דברים שהם נושאים נצחיים, אני מקווה שזה לא יהיה אחד מהם.

יואל פלשדן:

טבעו של ריטואל שנמשך זמן רב, יש בו הרבה מאוד התבטאויות של התחסדות, הרבה מאוד צביעות, המזל הגדול, שיש מישהו שדואג לאזרחי מדינת ישראל: "משרד התחבורה".

אנחנו לא נגד רפורמה ואף אחד לא ילמד אותנו מה זאת רפורמה. אני חושב, שאין חברה בשוק הישראלי בשנתיים האחרונות שהוכיחה מה זאת רפורמה הלכה למעשה. אנחנו מבינים מה שכל בר-דעת ומה שכל ילד מבין, שאתה עושה רפורמה, היא צריכה להיות מקיר אל קיר. כשאתה מבער את הבית מחמץ בערב פסח, אתה לא מטהר את כל הבית ומשאיר ערימה של חמץ באמצע, אתה מבער את החמץ מכל הבית. כך הרפורמה, היא טוטלית והיא עוברת ממקום למקום, היא לא יכולה להיות חלקית. אין חלקי רפורמה.

החלטות הממשלה שדיברו על מוביל אזורי התקבלו בקונטקסט מסויים והקונטקסט היה, מזרח תיכון חדש, טסים לדמשק, לכן היה מקום לעשות חברה אזורית. איזה חברה אזורית יש לנו היום, לקהיר לעמאן? ראית כמה טסים לעמאן, כמה טסים לקהיר. הכל סיפורים. כאשר דובר לפתוח את השמיים, הכוונה היתה להפריט את חברת אל-על. חברת אל-על היא חלק מההפרטה.

לא ייתכן שמדינת ישראל תחזיק חברה בבעלות מלאה, תספר שהיא רוצה להפריט אותה וכל פעם תמצא סיבה אחרת לא לעשות זאת. תמנע ממנה לטוס 20% מהזמן, תגרסם לה הפסדים של 50-60 מיליון דולר רווח נקי.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אתה מתכוון לאיסור טיסות לילה?

יואל פלשדן:

אני מדבר על איסור טיסות בשבת.

משיטים עלינו הוצאות ביטחון, מחייבים אותנו להחזיק את כמות הברזלים. אני רק רוצה לעדכן אתכם, שבחודשיים האחרונים יש ירידה של 10% בפעילות המטענים שלנו כתוצאה ממשבר עולמי. אז מה, תהיה עוד ירידה של 10% ונצטרך להפטר ממטוס? אני לא יכול למכור אותו, הוא יצטרך לעמוד על הבטונים. מנכ"ל משרד התחבורה אומר, שהוא מתנגד לכך שמשרד הביטחון ישלם זאת. הם לא רוצים לשלם את הדברים האלה. איך אתה יכול לדבר על רפורמה. מה זאת רפורמה? זאת התחסדות, זאת צביעות לשמה, זה שימוש בכל מיני מושגים לצרכים שהם אינם צרכים עניינים.

הדבר היחיד שהממשלה לא קידמה אותו במאומה, זה בנושא הפרטת על-על והמגבלות שחלות על אל-על. יש משבר במדינת ישראל, 200 אלף מובטלים והמשבר נמשך כבר שנה-שנתיים. ישנה עליה מתמשכת כל שנה של 10%-15% של תושבים ישראלים שיוצאים לחוץ לארץ לטיול. למה הם יוצאים, כי המחירים כל כך גבוהים? הצגתי כאן בוועדה את המחירים. אם תטוס מלונדון לניו-יורק, תשלם 5,000 דולר. תטוס מהארץ, תשלם 2,800. המחירים נמוכים ללא כל שיעור, אז שלא יספרו לי סיפורים על תחרות. תחרות היא לא ערך עליון. הערך העליון הוא ליצור מערכת מחירים שתיצור תנאים הוגנים בשוק. למה? כי ישנה תחרות. למה ישנה תחרות? כי אנחנו מתחרים עם 90 חברות, 40 סדירות ו-50 שכר. תחרות חופשית לגמרי.

אמר מנכ"ל משרד התחבורה, שיש בעיה להביא חברות מטען. לא נכון. כל אחד יכול להביא מטען. למה לא מביאים מטען? כי לא מצליחים למלא מטען במערכת המחירים שישנם. מובלי הערבה לא קשורים אלינו בכלל, הם מובילים 20% מהתוצרת החקלאית. הם מובילים בק.ל.מ? לא, הם לא מובילים בק.ל.מ כי ק.ל.מ לא מסוגלת לתת את המחירים האלה.

העלנו בוועדת המחירים את נושא המחירים שאנחנו גובים בקו שבין אירופה לארצות הברית, בין תל-אביב לאירופה. בקו שבין אירופה לארצות הברית אנחנו גובים מחיר יותר גבוה מאשר בין תל-אביב לאירופה, שזה שוק הכי משוכלל בעולם. ישנו משבר בדרום מזרח אסיה, כל המטוסים עוברים לשם. למה מטוס של ק.ל.מ מגיע לכאן וטס כל שבוע בערך 30-40 טון? כי באמסטרדם הוא עומד על הבטונים.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

יש ירידה במטענים.

יואל פלשדו:

יש ירידה. יש ירידה במחירים. נוספו 660 טון בשבוע מהכנסת מטוס מטען של ק.ל.מ. לופטנזה - חברה מאוד מכובדת, היא לא חושבת שכדאי לה להכנס לכאן ולהשתמש בשירותים שלנו. לכן, השוק פתוח לגמרי ממטענים. הכל אגדות. אנחנו לא עומדים בתור, ואלה שעומדים בתור, תסתכל, ק.ל.מ הודיעה שהיא תפסיק את הטיסות שלה. היא דחתה את זה מאוגוסט, אבל במרץ היא כנראה תפסיק את הטיסות שלה.

אבי יחזקאל:

קל וחומר חברות ישראליות.

נחום לנגנטל:

מי אמר לך?

אבי יחזקאל:

ככה זה יוצא.

נחום לנגנטל:

אז הם לא יהיו.

אבי יחזקאל:

אז אל תיתן להם.

נחום לנגנטל:

זה שוק חופשי. אם זה יאושר, הם לא יהיו.

יואל פלשדן:

לחברת ק.א.ל יש הסדר מיוחד איתנו. גם שר החקלאות פנה ואמר, אל תכניס מטענים חקלאיים. כולם מבינים שהמחירים לא ירדו. גם בעיתון של החקלאים היה כתוב, שהמחירים לא ירדו. דני קריצ'מן אמר לנו: אתם גובים פחות מק.א.ל במטענים חקלאיים. אנחנו גובים פחות מכל החברות. למה? כי אופי תנועת המטענים בארץ הוא מחר מאד ושונה מכל מקום בעולם. יש חמישה מטוסי מטען בעולם, שניים בהולנד ושלושה אצלנו. מטוסים שמציבים אותם בנוסעים ובמטען. בדרך הזאת אנחנו מסוגלים לענות על הצרכים הגבוהים מאד של המטען החקלאי שיש לו מארג'ינג קטן. אם המארג'ינג שלו גדול, או שייסע באוניה או שיילך לפת, אין לו מקום.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

אתם זולים יותר מ.ק.א.ל?

יוסף צ'חנובר:

כן.

אמנון רובינשטיין:

אז איך ק.א.ל קיימת?

יואל פלשדן:

ק.א.ל קיימת בזכות הסדרים שקיימים.

שלום שמחון:

דני קריצ'מן עדיין לא חבר בהנהלת ק.א.ל, אני לא רוצה להסתמך על הנתונים שלו כנתונים נכונים. הבעיה עם ק.א.ל היא בעיה אחרת.

יואל פלשדן:

הוא נותן לק.א.ל מענה למה שהיא צריכה בדיוק. הוא נותן לה בחורף מטוס מטען בתנאים שבשום מקום בעולם לא ימצאו מטוס כזה. בקיץ הם מקבלים מוביל מטען איתנו ויש עליהם הגבלות. ברגע שהגבלות האלה תיושמה, שייקחו מטען לבד, שייקנו אווירון.

ישנה תשתית של חברת מטען, שהיא ממוקמת במקום ה-29 בעולם. חברת מטען גדולה שבנויה על הנושא שאנחנו יכולים לשחק בין הקיץ לבין החורף. הרי מה אומר בורוביץ כשיביא את מוביל המטענים שלו? הוא ייקח מטוס מטען בחורף, אחר כך הוא יעביר אותו ויביא מטוס נוסעים בקיץ.

אמנון רובינשטיין:

מה התשובה שלך לטענה, שאם המדיניות הזאת תימשך תהיה פרשת טוואר-אייר במטענים.

יואל פלשדור:

פרשת טוואר-אייר זה לא דבר נורא.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

חברה ישראלית תרשום את עצמה כחברה אמריקנית ותביא מטען.

יואל פלשדור:

ברגע שהיא נרשמת באמריקה, היא לא חברה ישראלית, היא חברה אמריקנית. תהיה חברה אמריקנית נוספת, מה קרה, מה האסון, מי אמר שכל פעילות צריכה לעשות חברה ישראלית?

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מה ההבדל מבחינת אל-על?

יואל פלשדור:

אין מקום לחברת מטענים נוספת. בגרמניה יש שתי חברות מטענים, גם באיטליה, בסיןגפור.

שלום שמחון:

מה זה משנה לך?

יואל פלשדור:

יש דינמיקה בחיים. הדינמיקה בחיים עושה את הזברים ולא ההחלטות. כבר עשר שנים יש החלטה על הפרטת אל-על. יש כאלה שאומרים שגם בעוד עשר שנים לא תהיה הפרטה. למה? כי זה לא נוח פוליטית. אבל הדינמיקה ישנה כי יש כל מיני אג'נדות פוליטיות וליברליות אז עושים ליברליות. ברגע שאדם מקבל להוביל מטענים, הוא יביא לכאן בחורף מטוס זול, חורף אחד הוא יצליח לעשות את זה ויתמוטט, בדיוק כמו ש"מעוף" היתה. בקיץ אין מה לעשות עם מטוס מטענים כי גם לי אין מה לעשות בקיץ עם מטוס מטענים, לכן אני טס באירופה ומנסה להחזיק אותם. מה שייקרה, הוא יבוא למר לנגנטל ויאמר לו: נתת לי רישיון למטענים, תן לי רישיון להיות מוביל. מר לנגנטל יאשר לו כמו שהוא אישר לישראל. לידיעתכם, ישראל ירביא במטוס 737 עם טייסים זרים, לא לחדשיים, לא לשלושה, לשנתיים.

אנחנו צריכים להיות ערים ולהבחין מה הדינמיקה בחיים ולא רק מהם הכללים.

אבי יחזקאל:

למה מביאים טייסים זרים?

יואל פלשדור:

כי אין מספיק טייסים ישראלים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

יש כאן בעיה, הבעיה אמיתית. אם הייתי סניגור של אל-אל, הייתי אומר, מטילים עליה מגבלות שאין על אחרים, זאת אחת הבעיות הרציניות.

אני רוצה לשאול, המוביל הנקוב למקומות שאתם לא טסים אליהם, יש לו גם היבט לא כלכלי. אנחנו רוצים שיהיה דגל ישראל בכל מקום, שיהיה נציג ישראלי בכל מקום. כשאל-על לא טסה לעשרים יעדים ויש לה את ההסכם הזה עם המוביל הנקוב האחר, יש בזה פגיעה באינטרס לאומי.

יואל פלשדן:

אנחנו לא המדינה היחידה שיש לה מוביל נקוב יחיד. יש מדינות הרבה יותר גדולות מאיתנו שיש להן מוביל נקוב יחיד.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

באירופה זה משתנה.

יואל פלשדן:

לא, באירופה זה כמו ארצות הברית. מחוץ לאירופה מגינים עלינו. בתוך אירופה, זאת יישות אחת, כמו אמריקה.

אנחנו חברה של 28 מטוסים שטסה לחמישה-שישה יעדים בעולם. לסוויסאייר יש 300 אווירונים והיא טסה ל-150 מקומות. ללופטנזה יש 600 מטוסים והיא טסה ל-200 מקומות. אין חברת תעופה בעולם שטסה לכל כך הרבה יעדים כמונו. מבחינה תפעולית זה מאוד קשה. אנחנו טסים לכל מקום שאנחנו יכולים לעשות כסף. התחרות בעולם קשה. כשהתחרות קשה מרכזים יתרון לגודל. למשל, לופטנזה ואלאיטליה מבטלים את המשרדים. כולם מובילים ביחד ויוצרים טון משותף. המגמה בעולם היא לשיתוף פעולה.

אנחנו טסים לכל מקום שאפשר להרוויח בו כסף. יש לנו יתרון לגודל. אתה חושב, שאם תיתן את הזכות למישהו להוביל מטענים, הוא יעשה כסף על קו? זאת הרי שטות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

תן לו להסתכן.

יואל פלשדן:

הוא לא יסתכן. מה שייקרה, הוא יקבל את הרישיון ומחר הוא יאמר, תן לי עוד קו, אני הולך "למות". זאת הדינמיקה בחיים, כך הדברים מתנהלים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אז נתנגד לזה.

הייתי רוצה שתהיה אפשרות לטוס לסופיה ולמלטה במטוס ישראלי.

יואל פלשדן:

לסופיה יש לך אפשרות. שנית, לא צריך להסתכל על הפרט, צריך להסתכל על השוק. אם ישנו ביקוש מספיק טוב כדי לבנות טיסות, בבקשה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני רוצה לטוס במטוס ישראלי. לישראל יש אינטרס מעבר לחברת תעופה של סוויסאייר ולופטנזה. יש לנו אינטרס שבכל מקום יהיה דגל ישראלי.

יואל פלשדו:

הגיון כלכלי מאוד ברור אומר, אתה לא פותח קו היכן שאין תנועה גדולה. במקום שיש תנועה, תעשה "קוד שרינג". אל על מתחילה לעשות עכשיו "קוד שרינג". יש לה יתרון לגודל. חברה שתבוא עם מטוס אחד או שניים היא יכולה לעשות "קוד שרינג"? אף אחד בעולם לא עושה דבר כזה.

להגיד, לא להפסיד לגויים, הכל בגדר דיבורים, לא נפסיד לגויים שום דבר, יש פה תחרות.

אבי יחזקאל:

אם מנכ"ל משרד התחבורה חייב ללכת, אני מבקש ממך, אדוני היושב ראש, לקבוע מועד לדיון נוסף כבר בשבועות הקרובים, בפרט כאשר אני שומע את מנכ"ל המשרד אומר, שבעוד שבוע תתקבל החלטה בנושא הפרטת המטענים. אני חושב, שאנחנו צריכים להיות מעודכנים ולהביע את עמדתנו.

רבותי, בנושא המטענים, אין בזה הטבה לאף צד. אני מבין כאשר מדברים על מוביל אזורי, על ירידת מחירי הכרטיסים, איחוד טיסות. אני חושב, שמה שקורה בנושא המטענים הוא שעדרייתי במובן זה שהוא הולך לחסל את אותו מרווח שיש במאזני אל-על. אני רוצה לדעת, איזה הטבה יש לצדן הישראלי? תסביר לי, מר לנגנטל, איזה הטבה יש לצדן הישראלי בנושא חברת מטענים נוספת?

שלום שמחון:

אולי על מנת לייבא מכונית חדשה יעלה יותר זול.

אבי יחזקאל:

אני לא בטוח.

מתברר, שבזמן האחרון הופכים את אל-על לשפן נסיונות. הדברים הקבועים היחידים באל-על הם: השבת והביטחון. השאר, נסיונות. כל פעם מטילים מטלה חדשה. אולי אחרי הניסוי החולה ימות.

נחום לנגנטל:

לא אמרתי ננסה, אמרנו: ניתן.

אבי יחזקאל:

אני רוצה להודיע לך, חד משמעית, החברה היחידה שיכולה לקבל רישיון מטענים זאת חברת ק.א.ל. אם אתה נותן לחברות אחרות, אתה יוצר בעיה קשה מאוד. אתה מחסל את אל-על. אתה איש יסודי מאוד, מכיר מצויין את המאזנים של אל-על, אתה פשוט מחסל את הרווחים של אל-על, 50 מיליון דולר ביטחון, 40 מיליון דולר שבת, מחזור המטענים הוא 300 מיליון דולר, אתה מוציא משם חצי ברגע שאתה נותן רישיון לחברה אחרת. נכון שזאת נישה שיכולה להיות רווחית, אבל מתי, רק בין דצמבר למאי.

השאלה היא, האם צריך להפוך את אל-על לשפן נסיונות?

מר נחום לנגנטל, אתם רצים מהר מדי.

נחום לנגנטל:

שנה עובדים על זה.

אבי יחזקאל:

אז תעבוד על זה עוד חצי שנה.

אני מתכוון להגיש הצעת חוק, שתמנע הענקת רישיון לחברת מטענים נוספת. אם חבר הכנסת שלום שמחון, יצטרף אליי, אני אוסיף את חברת ק.א.ל, אם לא יצטרף אליי, אני אעשה זאת לבד. אני חושב שיש על זה הסכמה. תפסיקו לעשות נסיונות באל-על חדשות לבקרים.

שלום שמחון:

אני מקבל את הטענה הבסיסית של מנכ"ל אל-על, שצריך לראות את התמונה הכוללת כאשר מבצעים רפורמה ואי-אפשר להתייחס רק למקטעים. אני חושב, שהתנאים שנוצרו בגזרה שאנחנו חיים בה, היא לא גזרה שאנחנו יכולים להתעלם ממנה. יש גורמים שצריך להתחשב בהם ולא הייתי מעוניין שיטיסו את המטענים החקלאיים, לא מדהנייה ולא מעמאן. המצב הזה עשוי להתגשם.

הדרישה הבסיסית כרגע של החקלאים, שק.א.ל תקבל רישיון מפעיל למטענים בכל השנה ולא רק במחצית השנה, למרות מה שנאמר כאן על ידי מנכ"ל אל-על.

יואל פלשדו:

יש לה את הרישיון, על פי הרישיון היא יכולה להטיס מטענים גם בקיץ, אבל היא בוחרת שלא לעשות את זה כי זה יקר מדי. אני קראתי את תנאי הרישיון, היא יכולה לעשות את זה גם בקיץ.

אבי יחזקאל:

הבעיה האמיתית שעולה כאן היא הטסה מדהנייה ועמאן.

שלום שמחון:

אני חושב, שצריך לעשות את המהלך בשלבים. בשלב הראשון, להתחיל מק.א.ל ולאחר מכן לראות מה התוצאות.

נחום לנגנטל:

מי אמר, שלא נעשה את זה?

שלום שמחון:

אני רוצה לומר, שמתוך כל השיח שהיה פה בין מנכ"ל אל-על לבין מנכ"ל משרד התחבורה, ההתרשמות שלי, שיש חוסר אמון.

אבי יחזקאל:

אני חייב לשבח את מנכ"ל משרד התחבורה, ברשותך, ולומר לו, שדו-שיח כזה היה בימי מפא"י.

גדעון עזרא:

אני חושב, שההחלטה לגבי הפסקת טיסות הלילה איננה במקומה. אם אפשר היה לעשות רוויזיה גם בענין טיסות הלילה וגם בענין טיסות בשבת, היה טוב יותר. היו לי פגישות עם אלה שמתפעלים קווים במטענים ובנוסעים, הסכנה הגדולה שטמונה, דהנייה תהווה תחרות רצינית מאוד. אני אומר את הדברים הללו על מנת שנפטיק לחיות בחלומות.

לנושא הביטחון: היום אתה הולך לטוס עם חברות מדהנייה, שאז הם היו מפגעי המטוסים שלך, עכשיו אנחנו נמצאים בתהליך שלום. בנושאים האלה צריך לעשות חשיבה רצינית מאוד.

רשות שדות התעופה פועלת לטובת האינטרסים שלה ובניגוד לאינטרסים של מדינת ישראל. לדוגמה, 500 ערביי ישראל לומדים בעמאן. כל יום שישי הם רוצים לבוא הביתה. לעבור בגבול עולה כסף רב. הסטודנטים מבקשים, תנו לנו 10 מעברים במחיר מלא ואנחנו נעבור 15-16 פעמים, כולם ירוויחו. לא נותנים להם. זה זלזול באזרח ואתם אטומים. את האטימות הזאת צריך להפטיק ולתת תשובות אמיתיות לאנשים.

לגבי אל-על, המטרה של כולנו למצות את מה שיש לנו, את אל-על, את ק.א.ל. אם לא מיצינו את הדברים שברשותנו, מה הולכים לחפש במקומות אחרים כשיש לנו תחרות גדולה על ידינו? הדבר היחיד שיהיה לנגד עינינו היא טובתה של מדינת ישראל.

בנושא השבת, כאשר יטוסו בשבת מדהינה, אנחנו ניפגע מכך.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

דווקא בנושא התעופה, השלום כן יביא לתחרות גדולה מאוד, אני מתפלא שאנשים לא רואים.

גדעון עזרא:

כמו שמותר לאדם לבחור לא לטוס בשבת, כך מותר לאדם לבחור כן לטוס בשבת.

מה לגבי טיסות הלילה, מדוע הורידו אותם?

אבי יחזקאל:

גרים שם מיליון תושבים שלא יכולים לישון בלילה.

גדעון עזרא:

מתרגלים לרעש. גרתי ליד תחנת רכבת, לאחר שבועיים כבר לא הרגשתי שעוברת שם רכבת.

כולכם לא נשמע בנושא סקאל. סקאל משלמת כסף טוב לרשות שדות התעופה והם מוכרים בזול מוצרים לאזרחים. לא יעלה על הדעת, שאתם לא תתייצבו מאחורי אותה חברה.

נחום לנגנטל:

התייצבנו.

גדעון עזרא:

למה לא לעשות טוב לאזרחים? עכשיו התגלו המחירים האמיתיים של המוצרים.

נחום לנגנטל:

אני מתנצל, שאני צריך לעזוב, תאמתי זאת מראש. לפני שאעזוב אני אענה רק לחבר הכנסת גדעון עזרא: צריכה להיות פעילות פתוחה לתחרות בחניות הדיוטי-פרי, זאת עמדתנו, אמרנו אותה.

גדעון עזרא:

למי אמרתם?

נחום לנגנטל:

אם היא לא נשמעה מספיק חזק, אני חוזר ומדגיש, שפעלנו בענין, הזמנתי אלי את מנהל המכס בענין. עמדתנו נובעת ראשית, בגלל הרצון של רשות שדות התעופה, ושנית, בין השאר כמשרד כלכלי, כל משיכת המחירים כלפי מטה לטובת אזרחי מדינת ישראל, זה הדבר הטוב ביותר לעשות. כל פעולה שאפשר לעשות בענין הזה, אנחנו בעד. אין לנו מעמד חוקי כדי להוציא תקנות.

רן אבשלום:

אני רוצה להזכיר, שקיימת החלטה ממשלתית על הפרטה בכלל כמדיניות ועל הפרטת אל-על. אנחנו כעובדים, קשה לנו מאוד עם ההחלטה הזאת, אבל בשלב מסוים נכנסו לתוך הנושא הזה ואנחנו חיים אותו מתוך כוונה להגיע לטובת שני הצדדים.

ההחלטה הממשלתית הזאת למעשה מטורפת על ידי משרד התחבורה, שפועל בניגוד למדיניות של הממשלה. כל מה שמביא לכאן שר התחבורה, או נציגו, מנכ"ל משרד התחבורה, יטרפד את ההחלטה. חבל שהוא הלך ואינו שומע את הדברים. כשהוא אמר, שב-1999 נביא את הסוס לשוקת: הוא יביא את הסוס לשוקת, הוא יגיד לו לשתות את המים, אבל לא יהיו מים.

לאחר הצעדים שמשרד התחבורה מתכנן, לא ניתן יהיה לבצע הפרטה, לא ב-1999 ולא בשנת 2000. יכול להיות שהדברים ישתנו במאה הבאה.

יש החלטת ממשלה, שמשרד התחבורה מקבל החלטות מקומיות, שיטרפדו אותה, וחובתה של ועדת הכלכלה של הכנסת להתערב, או שהיא שומרת על המדיניות הזאת או שהיא מסכימה שכל אחד ינהל זאת בצורה הפרטית שלו.

שיהיה ברור, שמוביל אזורי מוריד את הערך ואת היכולת להפריט את אל-על באופן מוחלט. שלא יהיה ספק, שהקמת חברת מטענים תביא את הערך של האל-על לדמה שלא ניתן יהיה להפריט אותה. כל ההכנות ייעשו, כל הדברים יתבצעו, אבל נחזור על אותו ריטואל ומסיבות אחרות יגידו שלא הצליחו להפריט.

אם המדיניות הזאת נקבעה ויש החלטה על הפרטת אל-על ומשרד ממשלתי נוקט בצעדים שהם מנוגדים למדיניות הזאת, מישהו צריך לחסום את ההחלטות של אותו משרד, שהוא פועל בניגוד למדיניות הכללית.

בנושא של הקמת חברת מטענים. הולכים להקים חברת מטענים כאשר מראש ידוע שזה יגמר בנושא של בקשה להפעלת טיסות נוסעים. כשמחליטים החלטה עקרונית, צריך לקחת בחשבון את המשמעויות כי זה שמבקש את הבקשה לרישיון מפעיל למטענים, הוא לא אומר את כל האמת. לעצם הענין, התחרות קיימת, המשמעות היחידה היא, שאולי יהנו 3 אנשים, אבל 25% מעובדי אל-על ילכו מיידית הביתה. לכל מי שמעורה בנושא הזה ברור שמחירי המטענים לא ירדו, היום יש החלטה ממשלתית בנושא מחיר המטענים שלא ניתן לרדת ממנו, על דעת החקלאים, וגם במטענים האחרים, התחרות הקיימת כבר יוצרת מצב של מחירים נמוכים. צריך להיות ברור, ש- 25% מעובדי אל-על, שהם אלף איש, ילכו הביתה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

על פי מה אתה אומר את זה?

רן אבשלום:

התחרות הזאת תיקח מיידית חלק ניכר מהיכולת של אל-על להפעיל את המטענים, על ידי כך שזה ילך לאותו מפעיל גם אם במחירי הפסד. אל-על תצטרך להתייעל ובסופו של דבר ייסגרו חלק מהמטענים. אולי התוצאה תהיה, שזה יחזור אליה בעוד שנתיים שלוש. ברור כשחברה חדשה נכנסת, היא נכנסת במלוא העוצמה, תוריד מחירים בשנה הראשונה, תגרום לאנשים לבוא אליה, ורק לאחר מכן תהיה התאזנות מסויימת. מי שישלם את המחיר בשלב הראשון יהיו עובדי אל-על. שלא יהיה ספק, עובדים רבים ילכו הביתה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

זאת הטענה בכל מקום, כך היה גם כאשר הכניסו את התחרות בבזק.

מיכאל כוכבי:

זה לא אותו דבר.

רן אבשלום:

להיפך, בבזק לא היתה תחרות, בזק היתה מונופול. באל-על קיימת תחרות עולמית מבחינת המטענים להביא את המטען לארץ. קיים הסכם עם ק.א.ל שנותן מחירים מינימליים.

לנושא חברה אזורית. לחברה אזורית אין יכולת קיומית לקווים שקיימים היום. אין אפשרות להצדיק כלכלית קיומה של חברה בקו ירדן, קהיר. אחרי תקופה קצרה מאוד היא תגיד, אנחנו לא יכולים לסחוב את הגיבנת לפעול דק במקום כשאין לנו קו מרכזי שאיתו נוכל לחיות. כלומר, מראש ברור לאן זה הולך. התחרות קיימת. אם אנחנו אומרים, רק בשם התחרות, שיפוטרו עובדים מדאש, החברות האחרות יגדלו וחברת אל-על תקטן, לא עשית שום דבר מבחינת המשק אבל פגעת בעובדים קיימים כנגד עובדים חדשים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

זה קרה בכל מקום שהיתה רפורמה.

רן אבשלום:

המילה רפורמה מטעה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אתה יכול לומר, שאין כאן רפורמה אמיתית מכיוון שעל אל-על מוטלים כבלים. כל הרפורמות הגדולות במדינת ישראל הוזילו את המחירים.

מיכאל כוכבי:

תנסה להפעיל את בזק בשבת.

רן אבשלום:

אני אומר דבר אחר, שמשתמשים במילה של שינוי מבני, שינוי משק התעופה ו-5 מיליון אזרחים יהנו, זה כל כך מרשים שאתה בעצם לא בודק את התוכן אם יש לזה קשר למציאות. אני אומר, שיש פה שיקולים זרים לחלוטין מבחינת הבאת הנושא, אולי כי שר התחבורה רוצה שחברת אל-על תשאיר חברה ממשלתית. שווה לו שהיא תשאיר חברה ממשלתית. הוא יודע שכל מה שהוא עושה, יש לו ניגוד אינטרסים. הוא אמר זאת מפורשות. לכן הוא נוקט במדיניות שתבטל את הפרטה, שתעשה דברים שהם לא מוצלחים מבחינת המשק, אבל נכונים מבחינתו על מנת שאל על תמשיך להיות חברה ממשלתית.

אנחנו העובדים מבקשים בכל לשון של בקשה, לא להיתפס לשגיאה. ההחלטות של משרד התחבורה פוגעות במדיניות הכללית של הממשלה, זה יפספס את כל נושא הפרטה וכל מה שמשתמע מזה, ובסופו של דבר, כל הנושא של משק ורפורמה הם מילים. מה שייקרה, שהמשק ישלם את המחיר של ההחלטות הלא נכונות.

מיכאל כוכבי:

נחום לנגנטל דואג לשלושה חברים, בואו נהיה גלויים. גם מועצת המנהלים אומרת, שזה גורם נזק ודאי לאל-על. כולם אומרים זאת, אין על זה ויכוח. הנהלת אל-על תאמר, ניסינו, רבותי, אלף עובדים הביתה. מדינת ישראל שילמה 600 מיליון דולר ל"אינטל" כדי שתפתח עסק שיעסיק אלפיים עובדים, וכאן, בשם התחרות מחליטים שאלף עובדים ילכו הביתה.

מדינת ישראל היא המדינה היחידה שעדה התעופה שלה סגור בלילה.

רן אבשלום:

לבסוף נבקש לטוס מדהנייה, זה המוצא היחיד.

מיכאל כוכבי:

זה פטנט עולמי של מדינת ישראל. זאת עוד גיבנת על אל-על. לא ראיתי שסגרו את צרפת בשעות של שתיים לפנות בוקר עד חמש וחצי בבוקר. הבנו שמבקשים את מנוחת השכנים.

החוכמה הכי גדולה של מדינת ישראל היא הנוסעים בסוף שבוע. חוכמה בלעדית של מדינת ישראל.

עם כל המגבלות האלה, מדברים איתנו על הפרטה. אנחנו אומרים, שאל-על תופרט עם בוא המשיח. משרד האוצר משכנע אותנו, שזה לטובת אל-על, לטובת מדינת ישראל, ובאה היד השנייה ואומרת, לפני שנמכור את אל-על, נחסל אותה. כשנחסל אותה, ניתן אותה מתנה. מי שרוצה לשחוט את אל-על, רוצה לתת אותה מתנה לחברים, כך אני רואה זאת. לא ניתן זאת, אין היגיון בדבר. להרוס את אל-על אנחנו יודעים יותר טוב מכולם.

יוסף צ'חנובר:

אני מבקש להוסיף כמה הערות. אמר המנכ"ל, שאם האלטרנטיבה היא רפורמה או הפרטה, עדיפה רפורמה. למעשה, בזה הוא אמר לכם את הכל, וכל החלטה שתתקבל מסביב לשולחן הזה, אתם יודעים בדיוק לאיזה נתיב העגלה הולכת.

שיהיה ברור, תלישת נוצות נוספות מהענף הזה, הענף לא יעוף. אי אפשר לענף כאשר כל יום תולשים עוד נוצה. אם מדברים על רפורמה, בוא נדבר על הכל, רפורמה בשבת, רפורמה בביטחון, רפורמה בעוד אלף דברים אחרים.

היושב ראש יודע, שנעשר שנים כיהנתי כיועץ משפטי של משרד החקלאות, הקימותי את "אגרסקו", את ק.א.ל, אני אומר לכם, המצב הנוכחי לחקלאות הוא הכי טוב כיוון שאחרים מטבסדים אותם. אם יש בעיה מקומית, בואו נשב על יד שולחן אחד ונסדיר את הבעיות. במקרה, היום בשעה חמש ניפגש עם אנשי ק.א.ל על מנת לפתור בעיות נקודתיות.

כל הסכמי התעופה בעולם בנויים על הדדיות. אם אתה נותן מוביל נקוב לחברה אחת, אתה מייד פותח דלת לחברות נוספות וגם לצד שכנגד. אתם רוצים כאן עשרות חברות משויץ, מגרמניה? יש לנו מספיק מאמריקה.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

המנכ"ל דיבר על חברות ישראליות בעיקר.

יוסף צ'חנובר:

כן, אבל כאשר תיתן מוביל אזורי לעוד חברה ישראלית נוספת, אוטומטית אתה נותן לחברות האחרות שיש לנו הסכמי תעופה, זכות לטוס הנה מבלי לבקש רישיון ממנכ"ל משרד התחבורה.

כל שרי התחבורה עד היום אמרו לאל-על ונתנו הצהרות בשבועה, אל-על היתה במדיניות הממשלה מוביל נקוב יחיד.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

עד שבאה החלטת ממשלה חדשה.

יוסף צ'חנובר:

מייד אתייחס להחלטת הממשלה.

בתור מוביל נקוב יחיד, אל-על פעלה, תכננה, קנתה וקונה מטוסים, אל-על מצטיידת. אי-אפשר בוקר אחד לומר: הכל משתנה, היום אתם לא מוביל נקוב.

החלטת הממשלה קובעת, שהיועץ המשפטי לממשלה, ישמע את אל-על וייתן לה אפשרות שימוע לגבי טענתה שהיא מוביל נקוב יחיד ושיש החלטה שלטונית. היועץ המשפטי ביקש טיעונים בכתב ובימים אלה אנחנו מגישים את הטענות בכתב.

אבי יחזקאל:

יש אפשרות לפנות לבג"ץ?

יוסף צ'חנובר:

יש אפשרות לפנות לשר המשפטים.

לפני שנתיים או שלוש, בחוק ההסדרים במשק הכניסו סעיף על חברה אזורית. אני מפנה את תשומת לבכם, שבטיוטת חוק ההסדרים במשק, שהוכנה השנה, שוב היה כלול נושא המטענים והמוביל האזורי ומשום מה, כאשר הוגש הנוסח הסופי לכנסת, כל הנושא של הרפורמה בתחבורה נעלמה. מדוע? מכיוון שכולם יודעים, שאין הפרטה עם תלישת נוסעים מתוך פעילות החברה.

#### היור אמנון רובינשטיין:

אני כבר אומר, שהמשך הדיון יתקיים עם שר התחבורה מכיוון שהנושא חשוב מאוד.

#### רונן וולפמן:

הייתי רוצה להציג בקצרה את המדיניות של משרד האוצר, שנאמרה כאן אולי בטעות בכיוונים אחרים ממה שהם באמת. המדיניות של משרד האוצר בתחום התעופה לא שונה מהמדיניות בתחומים אחרים במשק. בתחום התקשורת, לחבר הכנסת רובינשטיין, היתה הזכות להוביל מהלכים שהובילו בסופו של דבר לתמונה הקיימת היום. גם בתחום אחרים, בתחום התחבורה, בתחום התעופה, נעשו צעדים שבסופו של דבר הביאו לתועלת. אי אפשר לומר שהתחרות היא מטרה בפני עצמה, אבל היא אמצעי לצורך השגת אותם מחירים ואותם תנאים כלכליים שייחוו כלל הצרכנים של אותו שירות שניתן על ידי גורמים שונים. בתחום התעופה אפשר לתת את הדוגמה של הקווים לאילת. אותם טיעונים שנשמעים, שאיננה דרושה פתיחה לתחרות מכיוון שיש כבר תחרות, שהמחירים נמוכים, זה פזמון שאנחנו שומעים אותו מכל הגורמים. שמענו את אותו טיעון גם מ"ארקיע" בקו לאילת.

#### מיכאל כוכבי:

על איזה תחרות אתה מדבר? אנחנו נלחמים על כל קו עם עשרות חברות.

#### רונן וולפמן:

הטענה של "ארקיע" היתה, שהמחירים נמוכים. פתיחת התחרות בקו אילת, לא רק שהיא לא פגעה ב"ארקיע" אלא להיפך, "ישראייד" הגדילה את הנפח שלה, התעריפים ירדו וכולם נהנו מכך. דוגמאות אחרות יש בנושאי התקשורת האחרים.

השאלה שצריכה להישאל, לא האם צריך לפתוח לתחרות, אלא, מדוע לא לתת לגורמים אחרים להשתתף בתחרות מול גורמים שפעילים היום בענף.

#### היור אמנון רובינשטיין:

הטענה היא, שהממשלה כובלת את ידיה של חברת אל-על בניגוד לתחרות של חברות הפלאפונים למשל. כשלא נותנים לה לטוס בשבת, גורעים ממנה 50 מיליון דולר והיא לא מקבלת על כך פיצוי.

#### רונן וולפמן:

את נושא התחרות אי אפשר לעצור. אנחנו רואים לאורך זמן נגיסה בנתח של אל-על ושל חברות ישראליות אחרות מתוך הנפח שלהם בתחום המטענים ובתחומים אחרים. מבחינת הראות המשקית הישראלית, יהיה נכון להקדים תרופה למכה ולהתמודד עם המציאות הזאת. התמורה מהפרטה היא שיקול חשוב אבל בוודאי לא השיקול העיקרי.

#### מיכאל כוכבי:

תגיד לציפי לבני שתיתן לנו במתנה את חברת אל-על.

רונן וולפמן:

התרומה היא חשובה אבל היא לא קודמת לנושא התחרות. פעילות של מספר חברות ישראליות יביאו בסופו של דבר לנתח ישראלי גדול יותר בשוק הישראלי וזה גם יאפשר לאותן חברות להתחרות על אותו נתח בינלאומי שאל-על מתחרה עליו בקווים הטרנס-אטלנטיים ובקווים אחרים. זה שוק בינלאומי כפי שקיים גם בתחום הספנות.

לנושא המוביל הנקוב הנוסף. אותו סעיף שדיבר עליו מר צ'חנובר - הפניה ליועץ המשפטי לממשלה - הוכנס על ידי משרדי הממשלה. זה הוכנס מכיוון ש"ארקיע" טענה שאין לה זכות שלטונית לגבי היותה היא המוביל הנקוב השני. זה לא הוכנס בהקשר של אל-על.

יוסף צ'חנובר:

הוועדה קובעת לגבי כל מי - - -

היו"ר אמנון רובינשטיין:

רבותי, לא אכנס לזה כרגע, יש שימוע אצל היועץ המשפטי, הוא יחליט, הוועדה לא תעסוק בזה.

יואל פלשדן:

כאשר אנחנו יושבים מול שר התחבורה ומול מנכ"ל, אני לא יודע מול מי אנחנו מדברים, מול הבעלים או מול הריבון. לא שמענו את הבעלים, שמענו רק את הריבון. אני לא יכול להתנגד לבעלים, לא בחברה פרטית ולא בחברה ציבורית. את האנומליה הזאת צריך לעקור מהשורש. יש לנו מחויבות לפעול על מנת לקדם את האינטרסים הכלכליים של הבעלים.

נכנסו להתחייבות של קרוב לחצי מיליארד ואנחנו הולכים להיכנס להתחייבות נוספת של חצי מיליארד נוסף. כל ההתחייבות הזאת היא על שיעבוד של מטוסים. היא בנויה על כל מה שידענו והממשלה ידעה והשר ידע, שאנחנו ממשיכים לעבוד באותם תנאים. למה עשינו את זה? כדי לתת שירות טוב יותר, כדי להוריד את העלויות. כל כניסה כזאת, המשמעות היא, מגדל קלפים שנופל מטה.

מדובר בחברה יעילה, יש לנו קריטריונים בינלאומיים, אנחנו לא צריכים לבדוק את עצמנו. כל פגיעה באל-על תפגע ישירות בבשר.

אני רוצה לומר לרונן וולפמן, טוב לדבר על שינויים מבניים, אנחנו נמצאים במדינת ישראל, צריך לראות את המציאות, זאת המחויבות של משרד האוצר, לא לדבר על סיסמאות ולא לדבר על דברים עקרוניים אלא לראות את המציאות המיוחדת שאנחנו חיים בה. יש מערך מחירים, אפשר לראות את מערך המחירים. אני מזמין אותך לבדוק את המחירים, המחירים הם מחירים זולים מאוד. לכן, זאת אגדה, שמובילים ישראלים יגדילו את השוק.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

את המשך הדיון נקיים עם שר התחבורה. אני אבקש ממנו, שעד לדיון הבא, שלא ינקטו פעולות, עד שחברי ועדת הכלכלה יביעו עמדתם וכל זאת לאחר סיום השימוע אצל היועץ המשפטי. אנחנו רוצים לדעת מה אומר היועץ המשפטי.

אני רוצה לומר דבר אחד לכולנו, נוצרת כאן מציאות חדשה שתיכפה את עצמה על חברת אל-על ועל משק התחבורה בארץ, שזה דהננייה זעמאן. דווקא בתחום הזה, לא רק בתחומי הקזינו, אנחנו רואים שיש אינטרס פלסטיני ערבי לקחת חלק מהעסקים שלנו. זה ילך וייגדל. אלה נתונים חדשים לגמרי במשק הישראלי, שאומנם סבל מבידוד בתוך אי כזה חסר מוצא, אבל היו גם יתרונות לאי הזה. ההגנה על האי הזה נופלת בהדרגה.

אני חושב, שזאת מציאות שמחייבת אותנו לחשיבה מחדשת. אין זה סוד, שאנחנו רוצים למצוא פשרה בין האינטרסים הלגיטימיים של חברת אל-על כמוביל לאומי, כחברה שאנחנו רוצים שהיא תשגשג. באופן אישי, אני חושב, שבלי הפרטה, מצבה יהיה קשה מאוד. נפסקו הימים שבהם ממשלות מממנות הפסדים של חברות ממשלתיות. זה נגמר. מכיוון שחברת אל-על עומדת על סף הריווחיות, פעם למעלה, פעם למטה, אם השתנות התנאים, מצבה יכול להחמיר. היותה חברה ממשלתית, אנחנו יודעים שהיא משלמת פרמיה. כל חברה ממשלתית משלמת פרמיה. אני יכול לומר לכם, איזה פרמיה שילמה בזק במשך שנים על היותה חברה ממשלתית.

ההפרטה היא חיונית. הייתי מעוניין שתהיה הפרטה מלאה, נטולת כבלים. ההחלטה על איסור טיסות בשבת היא שימת נעלי עופרת על אל-על. לא מדובר רק בהפסד כספי, מדובר בהפסד של רציפות השירות. אני יודע שזאת החלטה פוליטית. נשמע את שר התחבורה מה יש בפיו לומר לנו. הדברים שנאמרו כאן חשובים מאוד כדי שהשר ישמע אותם.

אני פונה לשר התחבורה, שעד לדיון הנוסף לא ינקטו צעדים חד צדדיים לכיוון זה או אחר.

אני מודה לכולם, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 10:50.