##### **הכנסת השבע-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 29**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום שלישי, כ"ד סיוון, תשס"ו (20.6.2006) בשעה 11:30**

**סדר היום**: **ההיערכות בנתב"ג וברשות שדות התעופה לתנועת הנוסעים הצפויה בתקופת הקיץ**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

משה כחלון – היו"ר

אלי גבאי

אבשלום וילן

יצחק זיו

ישראל חסון

יעקב כהן

יורם מרציאנו

**מוזמנים**:

אילנה דרורי – ממונה איכות המוצר, משרד התיירות

דורית קמחי – ממונה לשכת התיירות בנתב"ג, משרד התיירות

גבי אופיר – מנכ"ל רשות שדות התעופה

זאב שריג – מנהל נתב"ג, רשות שדות התעופה

עמיהוד אתגר – מנכ"ל לשכת מארגני תיירות נכנסת לישראל

אבי פרידמן – יו"ר הפנל, פנל חברות התעופה הזרות

עו"ד אסף רזיאל – פנל חברות התעופה הזרות

ליאור יבור – סמנכ"ל מבצעים, אל-על

עו"ד אמיר שרף – יועמ"ש ומזכירה החברה, אל-על

**מנהלת הוועדה**:לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אתי אפלבוים

##### 

**ההיערכות בנתב"ג וברשות שדות התעופה לתנועת הנוסעים הצפויה בתקופת הקיץ**

היו"ר משה כחלון:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום: ההערכות בנתב"ג וברשות שדות התעופה לתנועת הנוסעים הצפויה בתקופת הקיץ. אנחנו יודעים ושמענו שבתקופת הקיץ אמורים לנסוע ולהגיע אליכם לשדה כ-1.3 מיליון נוסעים. אם נוסיף לזה את מספר התיירים הנכנסים, מדובר בכמות עצומה של אנשים. הייתי מבקש לשמוע מהמנכ"ל וממנהל השדה תשובות על מספר נושאים. הדבר הראשון המתבקש הוא לדעת האם צפויות לנו הפתעות נוספות על אלה שקרו בעת האחרונה בשדה? אמנם זה היה לפרקי זמן קצרים, ואני לא מנסה לעשות מזה משהו גדול, אבל חשוב להבהיר. אני מתייחס למה שקרה באילת ובנתב"ג. כיצד אתם ערוכים בנושא הבידוק הביטחוני ובדלפקי הצ'ק כי אנחנו שומעים על תקלות מעת לעת? אבקש הסבר על מערכת מיון המזוודות, על מעבר הנוסעים מהמטוס לטרמינל, פריקה והעמסת מטוסים וביקורת הגבולות.

הייתי מבקש גם לשמוע ממנהל השדה על הזמן ממוצע לנוסע, מרגע שכף רגלו דורכת בטרמינל ועד שהוא עולה למטוס. הבמה שלכם.

אני מתנצל על האיחור בפתיחת הדיון. היה לנו דיון על רשות הדואר ואני מתנצל על האיחור.

גבי אופיר:

כאזרח המדינה, תרשה לי לאחל בהצלחה לכל חברי הכנסת החדשים. זומנתי לכאן כדי לתת סקירה על מוכנות הרשות בכלל, המתקנים שלה, תוך שימת דגש על נתב"ג. אתן סקירה כללית קצרה מאוד ונתמקד בעיקר בנתב"ג.

ב- 2005 עברו אצלנו כ-14 מיליון נוסעים, מתוכם 8.5 מיליון בנתב"ג, כ- 2.5 מיליון בשדות תעופה פנים ארציים, שגם שם אני אחראי, ו-2.5 מיליון איש בכלל מסופי הגבול, לאורך שטחה של מדינת ישראל. ההיקפים של הרשות, בתפעול ובמוכנות לקראת הקיץ, מכוונת אותנו לא רק בנתב"ג, אבל הדגש שלנו הוא, כמובן, בנתב"ג.

עברנו לטרמינל 3 ב-2.11. ודאי טסתם לחו"ל וראיתם את המקום היפה הזה ואת רמת השירות. שנת 2005 היתה עבורנו שנת הרצה. בתקופה הזאת גם עשינו סקר לקוחות בכ-7,000 שאלונים. הציון שהתקבל, באופן ממוצע, היה ציון 9. מניח שבמסמכים, אם קראת אותם, יש את כל הפרמטרים שביקשת. אבל לא באנו רק להציג מסמכים, באנו גם להציג אותם. מנהל נתב"ג יציג את הנושא.

שנת 2005 עברה, מבחינתנו, בהצלחה. צריך לזכור שישנם טרמינלים שנכשלו ביום הפתיחה שלהם. הודות להכנות המרביות שעשינו, יש לנו במה להתגאות בטרמינל הזה. הוא אחד הזריזים בעולם. אני לא מדבר על היופי, שגם הוא נחשב, כמובן.

אבשלום וילן:

אנחנו בוועדת הכלכלה היינו שותפים.

גבי אופיר:

אנחנו שיתפנו אתכם בכל.

כשעוברים ממעברה, מטרמינל קטן של 60 אלף מטר, לטרמינל של 200 אלף מטר, מדובר בפתיחה של עיר שלמה בלילה אחד, ובאופן טבעי צריך למצוא את ההתאמות. היו בעיות לא מעטות: לחברות התעופה בתפעול, לנו, אבל התאפסנו מיידית והוספנו תקציבים. ב-2005 הוספתי תקציבים לנושא הביטחון ולנושא המזוודות, תוספת כוח אדם, סדר גודל של 18 מיליון שקל. מאז אנחנו נשארים באותו תקציב.

לגבי שיפור רמת השירות בפועל. אם בטרמינל 1 ההוצאות הכספיות היו סדר גודל 850 מיליון שקלים, ההוצאות הכספיות שלנו כעת הן 1.4 מיליארד שקלים. זה לא עלייה במספר העובדים אלא תוספת של עובדים מקצועיים ותפעוליים. עובדי רשות שדות התעופה, מבחינתנו, מהווים משאב אנושי מאוד איכותי. יחד עם זאת, יש לנו במדינת ישראל נמל תעופה אחד והוא בהחלט נקודת תורפה, במובן מסוים, סביב השביתות.

בנושא השביתות. כאשר יש שביתה קטנה בנמל תעופה, כל עם ישראל מרגיש אותה. אבל בפועל, כשאתה בודק את השביתות, ב-2004 ו-2005 לא היו שביתות, למעט 3 שעות בנתב"ג. הוועד גם התחרט על הנושא הזה. אתמול הוועד יצא בהכרזה, באופן עצמאי על פי בחירתו, ואמר: "אנחנו מאפשרים לעם ישראל בקיץ" – אתה מכיר את עידן?

יורם מרציאנו:

אני מכיר אותו מצויין, לכן לא הייתי סומך על המילה הזאת.

גבי אופיר:

אני לא נכנס לנבכי ליבו של פנחס עידן. אני רק מדבר על ההצהרות שהיו בתקשורת.

יורם מרציאנו:

כשהוא התמודד לראשות עיריית לוד, הסיסמה שלו היתה, ולכן הוא נבחר, שהוא יעביר תשלומי מיסים מרשות שדות התעופה ללוד. כשהתחילו דיונים על כך, אחרי שהוא עזב את עיריית לוד, הוא השבית את השדה.

גבי אופיר:

זאת סוגיה אחרת.

שנת 2005 היתה שנת ההרצה של הטרמינל. רמת השירות, בסך הכל, טובה מאוד בכל היבט ועניין. אנחנו עברנו סדר גודל של 8.5 מיליון נוסעים ב-2005 עם תקופות פיק גדולות. אם היו מורידים את הפיק ומכפילים אותו במספר החודשים, השדה מסוגל לקלוט יותר. לכן אני אומר שהתמודדנו היטב עם הנושא בשנת 2005.

הקיץ יש עליה ממוצעת במספר הנוסעים בשיעור בין 7% ל-10%. זאת עליה של 5%. עוד לא הגענו לתנועת השיא שהיתה בשנת 2,000 בטרמינל 1. אני לא רוצה לחזור לרמת השירות שהיתה בטרמינל 1, כולנו זוכרים את הצפיפות. ב-2001 היו 9.3 מיליון נוסעים. השנה אנחנו עומדים להגיע לשיא שהיה בשנת 2,000.

השדה החדש בנוי, בשלב ראשון, ל-16 מיליון נוסעים, בתצורה הסופית שלו. אנחנו עדיין לא נמצאים בתצורה הסופית שלו. היום אנחנו יכולים לקלוט 10.5 מיליון נוסעים. אני רוצה לומר שישנן דרכים לא מעטות לשטח פעילות פיקית. כפי שידוע, בשדות תעופה, ככל שהם יותר משוטחי פיקים, הם יותר כלכליים. אתה מגייס את כוח האדם והמשאבים לשעות השיא. לכן שעות השיא הן מ-06:00 עד 09:00 ובשעות הלילה המאוחרות. לאחר שאני אתייעץ עם השר שלי, יש לי כוונה ליצור מצבים של שיטוח פיקים באופן מכוון. זה נושא שלא כדאי להיכנס אליו עכשיו.

הדבר השני, אנחנו הולכים להשקעה של 100 מיליון דולר בשנים הקרובות. נכון שזה לא פתרון לקיץ אבל זה השלב השני לתצורה לפני הסופית. אנחנו רוצים להוסיף בין 40 ל- 80 דלפקים. אנחנו הולכים לשינויים טכנולוגיים, אמנם לא בקיץ, שיביאו לכך שרמת התנועה תהיה מהירה מאוד.

מה ניתן לעשות בקיץ? אנחנו נערכנו לקיץ לכל דבר ועניין בצד המסחרי, מול חברות התעופה. נערכנו על ידי ההכנות הפנימיות שלנו, גיוס כוח האדם וכל מה שצריך בנושא הקיץ.

אבשלום וילן:

אנחנו רואים כאן שבטרמינל 3 יש 129 דלפקים. לעומת זאת, ב- 1 ו-2 היו 135 דלפקים.

גבי אופיר:

135 דלפקים זה כולל את טרמינל 1 ו-2. יש הבדל בין פיצול לבין 129 שעובדים במרוכז.

אבשלום וילן:

ב-129 דלפקים אתה מסוגל לתת תשובה בעומסים של יולי-אוגוסט?

גבי אופיר:

התשובה היא כן. אולי זה לא עונה על רמת הציפיות של חברות התעופה, שרוצות ב-5 דקות להעביר את הנוסעים. אבל כשמסתכלים על צווארי בקבוק, לא מודדים רק תחנה אחת. מסתכלים על התהליך. בסך הכל התהליך, שמנהל נתב"ג יתייחס אליו, הוא תהליך מהיר וזריז. בשעות הפיק אנשים יעמדו קצת יותר. רמת השירות קטנה, אבל עדיין רמת השירות טובה. בעבר היו ממתינים בביטחון כשעה, ואילו היום, בממוצע, זה לא יותר מעשרים דקות. זה הודות להשקעה הכספית שלנו.

לאה ורון:

גם בשעות הפיק יעמדו 20 דקות או הרבה יותר?

גבי אופיר:

אמרתי בממוצע לאדם. יש כאלה שעוברים בדיקה ארוכה יותר, לאו דווקא ישראלים. אבל אם הוא ישראלי והוא יעמוד בתור, זה הממוצע.

אבשלום וילן:

כותרת הדיון היתה היערכות לשעות השיא. האם גם בשעות הפיק בעונת השיא, אתה מעריך שתשמרו על ממוצע של 20 דקות?

גבי אופיר:

לגבי הביטחון, התשובה היא כן. אתה יכול לראות כאן לגבי כל תחנה ותחנה מה הממוצעים בה. זה נבדק על בסיס של פסח ועל הבסיס הקיץ האחרון בשעות הפיק. שעות הפיק לא משתנות. ברגע שאתה מגיע לפיק מסוים, זה מה שמנהל נתב"ג נותן בשעות הפיק.

יצחק זיו:

מה ההמלצה שלכם לגבי נוסע שמגיע לשדה התעופה? כמה זמן הוא צריך להגיע לפני הטיסה?

גבי אופיר:

ביקורת גבולות היא לא בתחום אחריותי. כרגע משטרת ישראל ומשרד הפנים הכניסו את הרשב"ג, שחברת אלתא הובילה. אנחנו ביקשנו לעצור את הדבר הזה לעונת הקיץ ולערוך את הבדיקה לאחר מכן.

אבשלום וילן:

הבדיקות הביטחוניות הן באחריותכם?

גבי אופיר:

התשובה היא כן.

הנושא האחרון הוא בנושא השביתות והוועדים. אתמול, לאחר שיחה שלי עם פנחס עידן, למרות ההערה - - -

יורם מרציאנו:

אני מאוד אוהב את פנחס, שלא יהיו פה טעויות.

גבי אופיר:

יו"ר ועד העובדים, על פי החלטתו, יצא לתקשורת. כנראה מתוך הבנה שתדמיתה של הרשות היא גם תדמית הוועד שלו. הוא אמר: "אנחנו נאפשר עד סוף החגים. למרות חילוקי הדעות, לא תהיינה שביתות בתקופות האלה". שלא תהיינה הבנות, קל לי כמנכ"ל לרצות ועד עד הסוף. יש גבולות ואנחנו נוהגים בקשיחות ובהוגנות. מה שאפשר נותנים, מה שלא ניתן לא נותנים.

בשורה התחתונה, כל מה שאפשר לגבי הקיץ, שאינו בתחום התשתיות, שזה לוקח זמן, אנחנו נמצאים שם.

אני רוצה להגיד שעלו הצעות, בזמנו, לפתוח גם את טרמינל 1. אבי פרידמן בטח יאמר את שלו בעניין הזה. אנחנו עובדים במשותף בצורה מצוינת. ממשלת ישראל החליטה שבונים את טרמינל 3 ו-2 אינו ממשיך, למעט טיסות פנים ארציות, כי נעשתה עבודה בזמנו שהספליט למשך השנה, לצורך העניין, יעלה 40 מיליון דולר תוספת. לכן היתה החלטה שפועלים ב"הולד" ממקום מסויים, מטרמינל 3 בלבד, והוא ייבנה מודולארי. לבנות בהיקפים של עוד 2 זרועות כרגע, זה עוד 200 מיליון דולר.

היתה הצעה שזה יהיה עונתי. אלה השקעות גדולות מאוד. אני חש היום, שאין צורך להשקיע בדבר הזה ואפשר לתת רמת שירות טובה. אגב, הקדמנו את הטיסות בעוד שעה, על פי אישור שר התחבורה. אני מאמין בכל ליבי שאנחנו יכולים לתת ואנחנו מוכנים.

אבשלום וילן:

האם טרמינלים 1 ו-2 הם כרגע מחוץ לפעילות?

גבי אופיר:

את 1 הרסנו. 2 עובר ל-1 כי מוביל המטענים השלישי, אמור להיות שם, כדי לשבור את המונופול של חברת ממן. בסוף השנה אנחנו אמורים לפתוח לטיסות פנים ארציות את 1. 1 יוצא למכרז לצרכים אחרים.

ודאי שיש רמת ציפיות גבוהה, רוצים להגיע להרבה יותר ממה שצריך, אבל זה לגיטימי. טרמינל 3 יפעל טוב מאוד בקיץ.

זאב שריג:

אני מנהל נמל התעופה בן גוריון.

אבשלום וילן:

רק רגע, מר שריג. בוא ניתן לנציגי חברות התעופה להעלות את משנתם ואז מנהל השדה יוכל לענות.

גבי פרידמן:

אני מייצג את כל חברות התעופה הזרות הסדירות שנכנסות לישראל. אני מקבל חלק מהדברים של ידידי גבי אופיר. גם הוא וגם זאב, למרות המאמצים, יהפכו את השדה הזה לדבר בלתי אפשרי, גם מבחינת הדלפקים וגם מבחינת הנוסעים. אני רוצה להזכיר לכולכם, שלאור מדיניות השמים הפתוחים, חל גידול של 20% בטיסות הקיץ לעומת הקיץ שעבר. אני לא רוצה לחשוב על מצב שנתקעים פה מטוס או שניים וצריך להוריד את הנוסעים מהמטוס ולהשאיר אותם בשדה התעופה ואז מטוס אחר לא יכול להיכנס וכדומה. אלה דברים שייצרו חורים גדולים מאוד. אני שואל, למה לקחת דבר טוב שהיה קיים בטרמינל 1 ולהפוך אותו לתצוגה למכוניות או למכירת רהיטים? למדינת ישראל יש שדה אחד. טרמינל 3 זה השדה היחידי שישנו. יש גידול השנה ב-20% במספר הטיסות לארץ והצפי לגידול בתיירות הנכנסת בשנה הבאה הוא עוד חצי מיליון תיירים. לטרמינל 3 אין היום עוד רזרבות, אין לו כלום. מה שגבי דיבר, על לבנות עוד זרוע אחת - - -

לאה ורון:

מה היה בטרמינל 1 שאין היום בטרמינל 3.

גבי פרידמן:

לבנות עוד 5, 6 שרוולים זה עוד 5 שנים. לא יכול להיות שטרמינל 3 יהיה מתוח עד גבול היכולת שלו ולא תהיה לנו אלטרנטיבה. לא יקרה לנו שום דבר במדינת ישראל, אם תהיה עוד רזרבה של טרמינל 1. יעבירו לשם את טיסות השכר ואת הטיסות הפנים ארציות וזה יפתור את הבעיה למספר שנים. למה לקחת דבר שהוא קיים ופשוט לוותר עליו, ולהרוס אות? ושאנחנו עוד נבכה על כך? חצי מיליון תיירים בשנה הבאה, מיליון תיירים יותר בעוד שנתיים. לדעתי, במצב הנוכחי - - -

אבשלום וילן:

הטענה ברורה.

עמיהוד אתגר:

אני מלשכת מארגני תיירות נכנסת לישראל. זה הגוף היציג של סוכני הנסיעות שעוסקים בתחום התיירות הנכנסת. אני רוצה להצטרף לדעה שהציג אבי פרידמן ולדברים שהועלו בפורום של כוח המשימה להגדלת מספר התיירים לישראל. אנחנו יודעים שגם בתשתיות המלונאיות הקיימות היום, לפני שמוסיפים בתי מלון, אנחנו יכולים לקלוט כמות גדולה יותר של תיירים, כ-1.5 מיליון יותר מ-2005.

מובעים כאן הרבה דברי הערכה לרשות שדרות התעופה, על הדרך שנפתח טרמינל 3, על ההצלחה הגדולה, ועל שביעות הרצון, נכון להיום, מרמת השירות. אבל, כשאנחנו יודעים על הצפי הזה של התיירות, שהוא קיים, וזה צפי בהחלט ריאלי, ועושים הרבה פעולות בהשקעות שונות של הממשלה, חלק גדול מאוד מהפיתוח של תנועת התיירות הזאת יכול להיות רק בקבוצות, והוא נעשה רק בקבוצות. כדי לסבר את האוזן, אני יכול להגיד, שהגידול במספר התיירים שמגיעים בקבוצות, בחמשת החודשים הראשונים של השנה, עלה ב-50%, כשכל התנועה עלתה רק ב-24%. למדינת ישראל יש פוטנציאל מאוד גדול, ואנחנו ייעדנו לטרמינל 3 גם את הדלפקים שהיום לא משמשים לתנועה של קבוצות. צריך להשתמש בהם כי יש איתם בעיה לשימושים רגילים של חברות התעופה.

לכן אנחנו עלולים להיות במצב שבו נהיה עם חסר להגדלת התיירים בגלל התשתית ובדרך שבה מפעילים את נתב"ג על החלקים השונים שלו. בהחלט, בקטע הזה, הצפי קדימה הוא כזה שאסור להיות במצב שבו טרמינל 1 לא יוכל להיות לשימושים תעופתיים, כי אחרת הוא יהווה חסם לכלכלה.

ליאור יבור:

אני סמנכ"ל אל-על. אנחנו מיושרים לחלוטין עם הרשות והשדה. אין ספק שיהיו בקיץ תנאים של פיקים והעבודה תהיה קצת יותר קשה. אנחנו מצפים להטיס כחצי מהתנועה בתקופת הקיץ. ישנן שתי נקודות שאליהן צריך להתייחס: ברור לנו שיהיה חוסר בדלפקים, אבל זה חוסר שניתן לחיות איתו. הפתרונות שהרשות והשדה נותנים הם פתרונות טובים. צריך לחזק את השדה בעומסים בשעות הלילה המאוחרות, עם סגירת השדה להמראות. זה מתקשר למה שאמר אבי פרידמן לגבי מטוסים שמתעכבים. בשעות האלה, בעצם, אין אפשרות לשחרר אותם בגלל סגירת השדה. פה צריך להרחיב את הסמכויות של מנהלת השדה.

אבשלום וילן:

הרי קיבלנו החלטות ברורות. גם בסחיפהול הולנד סוגרים את השדה וזה כך בכל אירופה, אנחנו מכירים את זה. אבל כאן ראינו ששר התחבורה מתח את זה כמעט עד הגבול. נדמה לי שבין 2:00 עד 4:50. זה רק 3 שעות.

ליאור יבור:

נכון, כל אותן טיסות שממריאות סמוך לסגירת השדה, כל תקלה בעצם אין להנהלת השדה סמכות לאשר המראה. המשמעות כלפי חברות התעופה, במקרה הטוב - - -

אבשלום וילן:

כמה תקלות כאלה היו בקיץ 2005, בחודשים יולי, אוגוסט, ספטמבר ועד החגים?

ליאור יבור:

באל-אל 3-4. אני מעריך שזה 8 עד 10 טיסות. צריך לחשוב על הבלגאן שזה עושה ועל הפגיעה בנוסעים. צריך לתת למנכ"ל הרשות או למנהל השדה, לאשר המראות בשעות האלה.

לאה ורון:

היום זה הסמכות לאשר היא של השר?

ליאור יבור:

כן.

גבי אופיר:

אל תפילו את זה על גבו של השר. אנחנו יודעים לתת פיתרון שיהיה שחרור. זה לא קשור לשר, אני הכתובת.

אבשלום וילן:

גבי, החוק אומר שזאת סמכות השר. אם הוא נתן לך אישור קבוע, תגיד שהוא נתן לך אישור קבוע.

גבי אופיר:

אני רק אומר שאני הכתובת. אם צריך לשאול את השר, אני פונה אליו. לא כל חברת תעופה תתקשר לשר באמצע הלילה.

זאב שריג:

אנחנו עובדים בקומוניקציה עם כל החברות, גם אם לפעמים האינטרסים נוגדים. בסך הכל הכוונה של כולנו היא לקיים תעופה וכלכלה ולשרת את הנוסע בצורה הטובה ביותר. לצורך זה אנחנו לא מתעסקים בדיבורים אנחנו מתעסקים במעשים.

כדי לדעת מה רמת השירות שלנו, איך להיערך, איפה אנחנו טובים ואיפה פחות, מה אנחנו צריכים לעשות כדי להשתפר, אנחנו כל הזמן עורכים סקרים על ידי חברה חיצונית. אנחנו בודקים שני נושאים. נושא אחד - שביעות רצון הקהל. מה הקהל חושב עלינו? כאן אני יכול לומר שיש פער של בערך 180 מעלות בין מה שכתוב בעיתונות בכותרות לבין מה שהציבור חושב עלינו. ראה את הכותרת של היום, שזאת כותרת ממוחזרת מהקיץ הקודם, שגם חזתה קריסה. לא היתה התנצלות אחרי שהקריסה לא באה. אני מניח שכל אחד מכם כבר הספיק לעבור בטרמינל הזה ויודע לברור בין מה שנכתב בעיתון והשירות שהוא קיבל בעצמו. לכן יש לכם גם ניסיון אישי וגם ניסיון של המשפחות שלכם.

שביעות רצון נותנת לנו טפיחה על השכם, אבל יש לנו גם מדדים של זמנים – כמה זמן עומד נוסע ואיפה? הדבר השני שאנחנו מודדים זה הפרמטרים של הזמן. זה חשוב לנו לא רק מבחינת השרות לנוסע, אלא זה משפיע גם על משאבים שלנו, החל מכמה עובדי ביטחון צריך. אל תשכחו שיש לנו את הבלאנס הזה, ואל תתייחסו לזה בציניות, מכיוון שזה מקור הפרנסה שלנו - אם האדם עובר קצר ככל שניתן, הוא מגיע לדיוטי פרי ויש לו יותר זמן לעשת קניות. הדיוטי פרי הזה מחזיק אותנו על הרגליים. אל תשכחו שהנוסע משלם אגרת נוסע בסך 13 דולר בלבד, כשבכל המקומות האחרים הממוצע הוא 40 יורו.

אבשלום וילן:

כמה הנוסע הישראלי מוציא בדיוטי פרי יחסית בעולם?

זאב שריג:

הרבה יותר. בזכות אנשינו הטובים יצרו פיתויים חיוביים, בלי עבודה בעיניים. אנחנו יותר זולים מהעיר ב-25%, למרות התחרות. הפירמות הן מהטובות והידועות בעולם. השרות שאנחנו נותנים הוא הטוב ביותר. במקום להסתובב בחוץ לארץ חצאי ימים כדי למצוא את קניותיך, בבן גוריון אתה מסיים אותן ואתה יודע שזה מחכה לך, ויש לזה אבא ואמא ויש למי להתלונן אם קרה לך משהו. לכן אנחנו לא עובדים על אף אחד בעיניים. אל תשכחו שהשירות הזה קיים כבר 15 שנה. אם הוא היה לקוי או זאת היתה עבודה בעיניים, אז ברור לך שאנחנו היינו סובלים מכך. לכן חשוב לנו שהשרות יהיה יעיל ושהנוסע יגיע בזמן לטיסה כדי שה"בורדינג" שלו לא יתעכב ומטוס יעבור בזמן. אז הוא עוזב לי את השרוול בזמן ואני יכול לשים את המטוסים הבאים, כפי שתכננתי.

יש לכם את הטבלאות מול העיניים - - -

אבשלום וילן:

ראיתי אותן. רציתי שתענה לטענה של חברות התעופה והתיירות לגבי יכולת התפוסה של טרמינל 1.

זאב שריג:

אני באתי ערוך להכנות לקיץ, אז אני יכול להגיד לך לגבי הקיץ, מה אפשר לעשות בנושא התפוסה. בכל שדה תעופה בעולם, התופעה הזאת של הפיקים זהה. מדוע? כי חברות רוצות לצאת בבוקר כדי להביא את הנוסעים שלהם למרכז מסוים ומשם להפיץ אותם בעולם. אם הוא לא ממריא מאיתנו ב-6 בבוקר הוא לא יגיע לאירופה למרכז ההפצה, ואז הטיסה לא משתלמת לו. אותו דבר בטיסת צ'רטר. הוא רוצה לקחת מטוס ולהיות איתו בשמיים כל שעות היממה, 24 שעות לטוס איתו, למעט הנחיתות ההכרחיות, אחרת הוא לא מרוויח על האווירון. כדי להספיק גם הוא רוצה לצאת ב-06:00, או לצאת בלילה לטיסות הארוכות של האוקיאנוס, כדי להגיע בשעות הנוחות, למזרח ולמערב. בצהריים מגיעות כל הטיסות של הסבב המהיר. הן מגיעות לאירופה ושעה וחצי לאחר מכן הן יוצאות.

כל הדברים האלה מתחברים לא על בן גוריון בכלל, הם מתחברים איתנו על כל הגלובוס, גם המטוסים וגם הנוסעים. לכן זאת תופעה אופיינית לכל העולם והביקושים בשעות האלה יש להם סדר עולמי . אנחנו פועלים על פי חוקה בינלאומית, לא על פי חוקה בן גוריונית. יש בעולם הנחיות למי יש עדיפות על מי, ולכן העדיפות הזאת פועלת גם בנמל תעופה בן גוריון. מאחר אנחנו כפופים לחוקה הבינלאומית, חברה שטסה שנים בין שעה מסוימת לשעה מסוימת, יש לה סלוט היסטורי.

אבשלום וילן:

מר שריג, ישנה כאן נקודה עקרונית. נציגי החברות אומרים שבקיץ הזה ובקיץ הבא, אם תהרסו את טרמינל 1 לא נצליח לספק את הביקושים.

קריאה:

זאת תהיה בכייה לדורות.

זאב שריג:

בקשר לבכי אני לא מומחה. אני יכול להגיד לך איך נערכנו לקראת הקיץ, ומה יעזור לנו ברגע, בהינף יד, בהינף אצבע - פתיחה של הלילה או הגדלת השעות של הלילה. גם השעה הזאת שקיבלנו משר התחבורה, הכניסה לנו אפשרות ל-20 טיסות נוספות. זה הרבה מאוד, ולכן כל שעה זה כלכלה, זה עבודה. המתקן קיים, טרמינל 3 קיים. העובדים אפילו נמצאים בשטח, רק מתבטלים 3 שעות. גם עובדי החנויות מתבטלים 3 שעות. גם בקרי הגבולות. זאת אומרת, 3 שעות מושבת אצלי הכל.

אבשלום וילן:

יש חוק של כנסת ישראל, כמו בכל אירופה, ואלה ה-3 שעות. ניצלתם את המרווח שהשר יכול להתיר. לא נחזור שוב להפעלה של 24 שעות. אתה מסב את הגלגל לאחור. בעצם מה אתם אומרים, אם אני מבין נכון? שאם לא תהיה ברירה, השר ייאלץ לפתוח את השדה ל-24 שעות כי אחרת לא תהיה אלטרנטיבה.

זאב שריג:

לא אמרתי את זה.

אבשלום וילן:

זאת המשמעות.

זאב שריג:

אמרתי שכדי לנצל - - -

אבשלום וילן:

אופטימאלית אני מסכים איתך. אבל אופטימאלית, כנסת ישראל לקחה בחשבון, וגם הוועדה, שיש אזרחים שחיים באזור ובין 02:00 ל-05:00 סגרו.

לאה ורון:

וגם זה בדומה למצב בעולם. זאת לא היתה השאלה. השאלה היתה על טרמינל 1.

גבי אופיר:

שר התחבורה הפעיל את סמכותו והגדיל בעוד שעה. אגב, כנסת ישראל הסמיכה אותו לחרוג משעות. אם יהיה צורך בעוד שעה נוספת, אנחנו נפנה אליו. אנחנו פותחים כעת נישה, שלא כדאי להיכנס אליה. הנושא של איכות הסביבה ופתיחת הלילה הוא דיון נפרד שאפשר להביא אותו בהזדמנות. כרגע אנחנו לא שם.

אבשלום וילן:

עלתה כאן הטענה שהעומסים יהיו כאלה שייאלצו את השדה לפעול 24 שעות. הטענה שלהם היא, שאם התחזית בגידול התיירים תימשך, תוך שנה ייכנסו לבעיות שאי אפשר יהיה לצאת מהן בגלל העומסים.

זאב שריג:

לגבי זמן מסלול נוסע יוצא. הזמן שאורך ל- 60% מהנוסעים, מרגע שהגיעו לבידוק עם המזוודות ועד שהם מגיעים לדיוטי פרי, הוא 36 דקות. זה אומר, ביטחון, צ'ק אין, בדיקת כבודת יד, ביקורת דרכונים, כולל הדרך.

אבשלום וילן:

האם יש לכם נתון לגבי כמה זמן, בממוצע, לפני הטיסה מגיעים הנוסעים?

זאב שריג:

החוק הבינלאומי אומר שלטיסה בינלאומית צריך להתייצב 3 שעות לפני הזמן. גילינו שאנשים, מרצונם החופשי. בין 25% ל-30%, מגיעים שלוש שעות ומעלה לפני הטיסה. זאת תופעה מבורכת כי אז אנחנו נטפל בהם, להם יהיה יותר זמן פנוי, ואנחנו נוכל להיפטר מהעומסים. אל תשכחו שהרכבת מגיעה מנהריה ויש עוד אמצעי תחבורה, ויש כאלה שבאים לבלות בטרמינל.

היו"ר משה כחלון:

דווקא די נעים שם.

זאב שריג:

אל תערבבו זמן המתנה בביטחון יחד עם הצ'ק אין. כשאנחנו מודדים, אנחנו מפרידים בין שני הפרמטרים. ביטחון זה מהרגע שהגעת לביטחון ושאלו אותך ועד הרגע ששמו לך את הסטיקר ואמרו לך טיסה נעימה. זה הזמן שאנחנו מודדים. הצ'ק אין זה כבר התפלגות אחרת, שאנחנו מודדים. שוב, אנחנו לא יכולים לרמות את עצמנו בכל המדידות כיוון שאנחנו נגיע למסקנות עקומות.

יורם מרציאנו:

האמת היא שאת שדה התעופה אני מכיר בחודשים נובמבר דצמבר כי אז אני מבין שהפסיקה העבודה בשדה והחברים מלוד ורמלה מתקשרים ואומרים שפיטרו אותם, אחרי שקלטו אותם לתקופות מסוימות. זה הברומטר שלי למה שקורה ברשות. אני מבין, על פי מה שאני שומע וקראתי גם בעיתונים, שמה שפעם היו טרמינל 1 ו-2 הולכים וטרמינל 3 נפתח. אני מברך על הטרמינל ועל השירותים בו. אני יכול לומר שכנוסע אני מתגעגע לטרמינל 1 ו-2.

אני רוצה להבין, כמי שמתכוון לעסוק בנושא שדה התעופה. שלחתי למנכ"ל הרשות ולשר התחבורה מכתב. אתם הרי יושבים שם מסביב, ועכשיו אני שומע שאתם הולכים להשכיר את טרמינל 1 לאחת מחברות השילוח. אתם גובים מיסים מכולם, כולל מממן מקייטרינג, מאל-על, ומהתעשייה האווירית. אני רוצה לשאול שאלת הבהרה והייתי רוצה להבין אחת ולתמיד: המיסים שאתם גובים, הולכים לטובת רשות שדות התעופה. האם היא מועצה תעשייתית? היא מועצה עצמאית? למי הולכים המיסים האלה?

אני רוצה לומר עוד דבר, שאני רוצה שנשים על השולחן: משיחות שקיימתי עם מנהלים באזור, שיש להם משרדי שירותי תעופה שמשלמים לכם מיסים - - -

לאה ורון:

חבר הכנסת מרציאנו, מדובר באגרות ותשלומים שגובה רשות שדות התעופה, זה לא מיסים.

יורם מרציאנו:

אני רוצה לשאול שאלת הבהרה. בתחילת סדר היום פה דיברתם על מעבר הגבול ולא דיברתם על האגרות. לכן אני רוצה לשאול שאלה שמאוד מעניינת אותי, כחבר כנסת. אני גם יודע שלמשל, ממן, שאמור לקבל מכם שירותים עבור תשלומי הארנונה שהם משלמים לכם, לא מקבלים מכם שום שירות, חוץ מאשר פיני אשפה. לא פיתוח, לא שום דבר שאתם אמורים לתת לו. והשאלה שאותי מטרידה בעניין הזה, שאני בודק אותה גם בהיבט המשפטי זה העניין – אני יודע, למשל, בתפן או ברמת חובב, כדי לגבות מיסים, הם הקימו מועצות תעשייתיות. עד כמה שאני יודע אתם גם לא מועצה תעשייתית. יש פה סתירה בחוק של מדינת ישראל, שכרגע גם בודקים אותה. כרגע הייתי מבקש לקבל תשובה ישירה מהמנכ"ל, שאגב, אני מאוד מעריך ומכבד. למען הגילוי הנאות אני גם מאוד אוהב אותו. תודה.

אני גם רוצה לומר, כתושב לוד, שסובל מכם המון. אני רואה את הגינה של השכן שלי שפורחת וצומחת ואת השכן מצד ימין - - - אתה יודע, יש בדיחה. כל פעם שיש שוד בשדה תעופה, אומר שדה תעופה לוד. כשנוחת מטוס אומרים שדה תעופה תל-אביב. אני רוצה שפעם אחת ולתמיד אנחנו נקשור את גורלנו זה בזה כמו שהיה כל השנים. אני הייתי רוצה שתסתכלו גם בחצר האחורית של השכן הפחות מצליח.

יעקב כהן:

כבוד היושב ראש. אני רוצה לציין וכמו ששמענו, לדעתי, ממה שרואים בשטח יש באמת הטבה בזמן ההמתנה בטרמינל החדש. זה לא כמו פעם שחיכו שעה בתור. היום זה התקצר והמנכ"ל אומר שזה 36 דקות, ואני שמח לשמוע זאת. יש גם התייחסות של המנכ"ל ושל רשות שדות התעופה לכל פניה ומרגישים שיש עם מי לדבר, ועל זה תודתי נתונה להם.

אני רוצה לשאול, מהי השעה הכי מאוחרת שאפשר להגיע לפני הטיסה?

זאב שריג:

בין חצי שעה לשלושת רבעי השעה, אם אתה עושה את הצ'ק אין כל כך מאוחר, המזוודה שלך לא תגיע למטוס.

היו"ר משה כחלון:

זאת אומרת, שאם הוא מגיע חצי שעה לפני הטיסה אין לו סיכוי לעלות?

זאב שריג:

אין לו סיכוי. משעה הוא בסיכון גבוהה, אלא אם הוא מוכן להגיע בלי המזוודה שלו.

היו"ר משה כחלון:

ואם הוא מגיע רק עם תיק?

זאב שריג:

עשינו שיפור גדול מאוד בנושא הזה. אזרח ישראלי עם תיק יד בלבד לא עובר יותר בדיקה ביטחונית בהתחלה, למעט השאלה וההזדהות. מעבר לזה הוא לא עובר בדיקה ביטחונית ומייד ניגש לצ'ק אין. את הבדיקה הביטחונית הוא עובר כבר בכבודה, כך שאין לו שתי תחנות שבהן מבלבלים לו את המוח עם שאלה מאיפה באת ולאן אתה הולך. זה ייקח רבע שעה מהרגע שהגעת לשדה ועד הדיוטי פרי.

גבי אופיר:

ראית את בתי התפילה? על זה תגיד מילה טובה.

יעקב כהן:

ראיתי את הכל. שמתי לב שכשאני מגיע באמצע הלילה, אנשי הביטחון בכלל לא שומעים מה אני עונה להם על השאלות.

ברצוני לשאול. מה קורה בנמל התעופה בשבת קודש? מתי החנויות נפתחות? מתי הן נסגרות? פעם אל על היתה פתוחה בשבת ולמרות זאת היא היתה בגירעון כבד. כעת, למרות שהיא סגורה בשבת, מצבה הכלכלי יותר טוב. אני רוצה לדעת מה המצב של החנויות בשבת? האם הן פתוחות? מה מצב הכשרות בחנויות? יש מודעות לזה?

רציתי לשאול האם, למרות שאל-על הופרטה, עדיין נשמר הנושא של אי נסיעה בשבת ועד איזה מידה?

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת גבאי, ואחר כך ישיב המנכ"ל.

אלי גבאי:

אני מצטרף לברכות של חבריי. אני מבין שאתם הולכים להרוס את טרמינל 1.

זאב שריג:

הטרמינל הפנים ארצי יעבור רק לקטע של טרמינל 1.

אלי גבאי:

על כל הרס אפשר בעתיד לבכות. לדעתי, צריך לתת את הדעת ולהמתין ולראות האם באמת התחזיות שאומרות שטרמינל 3 לא יוכל לעמוד בעומסים, יתגשמו. אחר כך תהיה בכייה לדורות. לכן, לא צריך למהר לעשות את הצעד הזה. אלה דברים שהשקיעו בהם כל כך הרבה ואחר כך רק יצטערו.

ציינו כאן את כל ההקלות וההישגים בקיצור הזמן מרגע שהנוסע מגיע ועד שהוא עולה למטוס. יש הרבה תקלות בזמן קבלת המזוודות. גם אני נתקלתי בזה וגם אחרים סיפרו לי. איך אתם מתמודדים עם הבעיה כך שאדם לא יחכה שעה וחצי למזוודות? זאת בעיה שחוזרת על עצמה.

יעקב כהן:

לזה אני מצטרף. צריך לזרז את זה.

אלי גבאי:

אני רוצה לומר לכם שבית הכנסת שנמצא שם הוא בית כנסת יפה ומכובד לתפארת. רק כל פעם שאני בא הוא מלא. בפעם האחרונה שהייתי התפללתי בחוץ כי הוא היה מלא.

גבי אופיר:

פתחנו עוד אחד.

אלי גבאי:

אז יישר כוח, ברוכים תהיו.

ישראל חסון:

אני חייב ללכת לוועדה, גם אני רוצה להביע הערכה וידידות.

היו"ר משה כחלון:

אני מבקש מהמנכ"ל להשיב.

גבי אופיר:

רשות שדות התעופה היא תאגיד סטטוטורי ופועלת על פי חוק ומנהלת את עסקיה באופן כלכלי עד כמה שניתן. אנחנו, כמדיניות, לא רוצים להטיל על כתפיו של האזרח, אם אין צורך, מעבר ל-13 דולר, שהוא אחד הזולים בעולם.

עיקר ההכנסות שלנו זה מהנושא המסחרי. 56% אחוז זה מההכנסות המסחריות. הכוונה לחניות, ממ"ן, אל-על, החברות הזרות וכדומה. כל עוד אנחנו מצליחים בעסקים אנחנו לא מעוניינים שהאזרח ישלם תוספת. בכסף של האזרחים אנחנו משקיעים בתשתיות. אני עומד לבנות שרוול נוסף בעלות 100 מיליון דולר. אני הולך לבנות מסלול 0321 בעלות של 400 מיליון דולר. 0321 זה מסלול שהכיוון שלו הוא 03 אזימוט ו- 21 זה 210. זה מסלול נוסף שבו אני אוכל להנחית 55 טיסות, לעומת 27 טיסות כיום. היום אני יכול להנחית 27 מטוסים בשעה. בעתיד, לאחר המסלול הנוסף, אנחנו יכולים להגיע ל-55 נחיתות.

אבשלום וילן:

מה זה לעתיד?

גבי אופיר:

המועצה שלי החליטה ב-2009, אני מגדיר את זה ל-2007.

לשאלת חבר הכנסת מרציאנו: אני אזור גלילי, תאגידי, עצמאי. לכן, כל מי שנמצא בפנים משלם. חברת ממן היא חברה פרטית ולכן היא משלמת.

יורם מרציאנו:

אין לי בעיה עם זה שהם משלמים, אני רק רוצה שישלמו משהו ללוד.

גבי אופיר:

לזכותו של חבר הכנסת מרציאנו ייאמר שעוד טרם היותו חבר כנסת הוא ישב איתי ואמר: "אתם עשירים, תן לעניים". קודם כל זה נגע לליבי. התייצבתי אצל ראש עיריית לוד וניסיתי לעזור לו. בפועל אני הרי משקיע בקהילה. עד היום השקענו סדר גודל של 30 מיליון שקלים למיגון אקוסטי לבתי ספר – זכוכיות כפולות, מיזוג, חשמל לכולם.

יעקב כהן:

באיזה ישובים השקעת?

גבי אופיר:

בישובים שמוכרים על פי ועדת קורפו שמונתה בזמנו: ראשון לציון, חולון, אור יהודה. מי שנמצא תחת מפת הרעש ומוכר על פי קריטריונים מקצועיים. מדובר ב-25 בתי ספר ו-75 גני ילדים. חוץ מזה אני מוביל כל שנה פרויקט חינוכי, שנקרא "לך השמים ולך הארץ", שמשולב עם איכות הסביבה ומשרד החינוך ומשולבים בו הרשויות.

באתי גם לעיריית לוד, שאגב, היא לא תחת מפת מפלס הרעש - - -

יורם מרציאנו:

ולא היה לך עם מי לדבר, אני מאמין לך.

גבי אופיר:

לא חשוב, נתתי מעבר לשורת הדין. עירית לוד מנסה שנים שאני אשלם לה את המיסים. אבל בפועל אני אזור גלילי עצמאי. כמו שעירית לוד היא עצמאית, אני עצמאי. גם אם נניח שפעם יחליטו, עיריית לוד לא תהיה מסוגלת לתת שירותים תעופתיים. זה בלתי אפשרי. אבל אני הייתי רחב, ואני אפגש איתו.

לגבי הלילה. אני לא מעמיד את שיפור השירות, כתנאי לפתיחת הלילה. אמרתי שאני צריך להיפגש עם השר שלי. הוא חדש, יש לו כרגע מספיק פרויקטים. כשתצליח השעה, מבחינתי, אני מתכוון להשיג את העניין של הלילה, בשיתוף עם הרשויות, כמובן. אני עובד עם הרשויות יד ביד בנושא הזה. בטרמינל 1 לא פתחו את הלילה, בגודל של חמישית מהגודל הזה.

לגבי טרמינל 1. המועצה החליטה מזמן, טרם פתיחת טרמינל 3, שאין טרמינל 1, ובונה את טרמינל 3 להיקפים של עד 16 מיליון, על פי התב"ע, על פי מה שמאושר. 60 אלף מטר זה לא רזרבה. זה פרויקט יקר מאוד לשימור. אני רוצה לומר, טרמינל 2 נועד בכל מקרה להריסה. כבר הכנסנו מפעיל מטענים שלישי כדי לשבור את המונופול של ממ"ן וליצור עוד גורם תחרותי נוסף. בנושא המטענים, יש סדר גודל של 306 אלף טון בשנה ואנחנו מתכוונים להגדיל אותו, בתכנית ארוכת טווח, עד למיליון טון בשנה. אלה ההיקפים, וכל האזור הזה הולך לפיתוח בנושא המטענים ולכן טרמינל 2 לא קיים.

אנחנו מעבירים את התעופה הפנים ארצית מטרמינל 2 לטרמינל 1, והוא כרגע בבניה. במקביל, אני כבר יוצא להחלטה, לדעתי תוך שבוע, עבור 2007, לבנות את הזרוע הרביעית. מר פרידמן צודק בעניין הזה. זה לא לעוד שנה ולא לעוד שנתיים. זה פרויקט של 100 מיליון דולר. הרבה טרמינלים נבנים במקביל עם תוספות כי זה הקדמת השקעה.

נאמר פה שתוך 36 דקות אנחנו נמצאים כבר בקצה. יש כאלה שמגיעים ב-36 דקות, יש כאלה שמגיעים יותר, ויש כאלה שפחות, זה ממוצע. בסך הכל, כל התחנות שלנו, לרבות חברות התעופה, בצ'ק אין, השתפרו ביחס לנקודת הפתיחה. סך הכל, האזרח נכנס היום למסלול מהיר מאוד, אבל לא הכל אחיד. בביטחון אין אחידות. יש אנשים שעוברים מהר, ויש אדם שאחרי התשאול עובר עוד 40 דקות תשאול במשרד המקום אחר. זה הממוצע.

לגבי המזוודות. יש רמת שירות. יש פעמים שכשאתה יוצא מהמטוס המזוודה כבר מחכה, ולפעמים זה לוקח חצי שעה. במקרים הגרועים יותר זה לכיוון ה-50 דקות. יש מקומות בעולם שלוקח שעה וחצי.

לגבי השבת. עברתי כל כל הרבנים בישראל בנושא הזה. זה מתקן בינלאומי שחייב לעבוד 7 ימים בשבוע, למעט יום כיפור שבו הוא סגור ומסוגר. הוא נותן שירותים 24 שעות ביממה. יחד עם זאת, יש מסעדות שהן סגורות בשבת, עבור אותה אוכלוסיה שגם אם המסעדה כשרה, אנשים לא יאכלו בה. לכן המסעדות סגורות לחלוטין. אין אצלנו שום מסעדה שאינה כשרה. יש לנו את הרב שלנו ויש פיקוח.

יש, כמובן רצונות, באופן טבעי, שכל נושא המסחר יהיה סגור ומסוגר. אנחנו לא כופים על אף אחד לטוס. כמנכ"ל המתקן אני מאפשר חיים גם לצד הדתי, החרדי ביותר, לצד החילוני.

דיברת על בתי כנסת? אגב, יש דרישה לתפילה במסגד. מה אני עושה עם הדבר הזה? אני מייצג את ממשלת ישראל כמנכ"ל. כמו שפה בכנסת יש מקום תפילה למוסלמים, ויש מקומות תפילה למוסלמים בבתי חולים, יש צורך לתת מענה גם לסוגיה הזאת. שים לב בכמה סוגיות של דת, לאו דווקא בצד - - -

יעקב כהן:

איך אתה באמת מסתדר עם זה?

גבי אופיר:

משתדלים.

גבי אופיר:

אנחנו נחשפנו די רבות לטהרת כוהנים לגבי גופות ממטוסים. גם את זה פתרנו.

יעקב כהן:

מה עם הנושא הזה? כי אני כהן ואני מנוע מלטפל בנושא.

זאב שריג:

זאת הצעה אחרת איך הדבר הזה יורד טרם היציאה – יש מה שנקרא ספק. גם לזה יש לנו את התשובות לעניין. אתה כהן? גם לזה נכנסנו. סך הכל, אנחנו, כרשות, מאוד מקצועיים בתחום של מתן שירות.

היו"ר משה כחלון:

מה הסטאטוס של טרום טיסה?

גבי אופיר:

אנחנו רוצים לפתוח עם אל-על גם בירושלים. על פי הבקשה של חברות התעופה הזרות, שאבי פרידמן מוביל, חיפשנו מקום במנדרין תל אביב ונכשלנו. אני רוצה לפתוח גם בחיפה. היום יש רק בתל אביב. טרום טיסה הוא לא כלכלי והוא לא פותר את הבעיה המהותית, אבל זאת רמת שירות שניתן לתת אותה בכל נקודת זמן. מי שחושב שטרום טיסה עכשיו חסך בעיות בדלפקים, אז יש תשובות מצוינות איך לחסוך בדלפקים. חברות התעופה היום מובילות הזמנות כרטיסים דרך האינטרנט. זאביק, עם חברות התעופה, יתנו תשובות למי שמגיע עם מזוודת יד על ידי העברת יד.

כל מה שקשור לקיוסקים האוטומטיים - - -

לאה ורון:

מתי יש לכם כוונה לפתוח שירותי טרום טיסה בערים נוספות?

גבי אופיר:

זאת עבודה מול אל-על, זאת לא שאלת כסף. זה תהליך שלוקח זמן. אני מנסה בנצרת, כבר למעלה מ-8 חודשים. זאת לא שאלת כסף, למרות שזה עולה לי, זאת יותר בעיה טכנית. זה לא יהיה בקיץ הזה. יש לנו שירות כזה רק בתל אביב.

יעקב כהן:

הייתי מבקש שבהזדמנות תיתן לי תשובה לגבי מצב הכוהנים.

גבי אופיר:

אני אשלח לך מכתב.

עמי אתגר:

לאחר הוזכרו כאן מספרי הדלפקים והוספת המסלולים, עוד יותר אני חושב שרואים בבירור את הבעיה של מצב שבו טרמינל 1 לא יהיה לשימושים תעופתיים בתנועה בינלאומית. זה יהיה חסם ותהיה בעיה מאוד מאוד גדולה. אנחנו מבקשים שוועדת הכלכלה תתייחס לדבר הזה בהחלטה שלה.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו לא מקבלים החלטה, זאת סקירה. גבי, אתה יכול להוסיף בנקודה זאת?

גבי אופיר:

מועצת הרשות עשתה בדיקה טרם הגעתי.

היו"ר משה כחלון:

אתה מתכוון לבדוק את זה פעם נוספת?

גבי אופיר:

אני אבדוק את זה פעם נוספת.

אבי פרידמן:

אתה תגיע למצב שאנחנו נבכה על זה.

משה כחלון:

המנכ"ל נענה לבקשת הוועדה לבדוק פעם נוספת. הוועדה נענתה לבקשתך להתערב.

יעקב כהן:

רציתי לקבל תשובה לגבי מצב שמירת השבת באל-על.

ליאור יבור:

אני לא בטוח שזה קשור לדיון כאן, אבל באופן עקרוני אל-על לא מפעילה טיסות סדירות בשבת.

יצחק זיו:

אני יכול לומר שישבתי בהרבה וועדות בתקופה הקצרה שלי, אבל הפעם אני חושב שכולם יצאו מרוצים.

היו"ר משה כחלון:

נכון, היתה אווירה נוחה. כשנכנסתי לתפקיד אמרתי שהוועדה הזאת לא תעסוק רק בכיבוי שריפות ולא תיסחף אחרי אירועים. הבוקר ערכנו דיון בנושא הדואר. לא קרה שום דבר בדואר, לא קרתה תאונה, ולא היתה הפסקת חשמל. אותו דבר לגבי רשות שדות התעופה. שמענו את נושא ההיערכות שלהם. אני חושב שהיתה ישיבה טובה וחשובה. גם התבשרנו שהולך לעבור עלינו קיץ טוב. אני מודה לכולם, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 13:00**