

הרס התעופה הפנים ארצית בישראל

או - סגירת 'שדה דב' כדגם ישראלי ל'איוולת' אסטרטגית

אישי

העניין האישי שלי בתעופה הפנים ארצית בישראל נובע מ-15 השנים בהן הייתי פעיל בנושא זה, זאת כתוצאה מתפקידי כמנכ"ל חברות התעופה 'כנף', 'כנף ארקיע' ו-'ארקיע' - החברות שהיסטוריה היו המרכזיות בהפעלת שירותי התעופה הפנים ארצית בישראל עד לימים אלו.

בתקופה זאת הייתה לי ממעורבות אישית מהותית בהסטת מוקד התעופה הפנים ארצית (ובמרכזה פעילות החברות הנ"ל) ל'שדה דב' - שדה תעופה אזורי קטן במרכז הגיאוגרפי של ישראל, ששימש במשך עשרות שנים כציר המרכזי מסביבו התרחשה פעילות התעופה הפנים ארצית בישראל, או במילים אחרות אספקת שירותי תעופה הקיימים לפריפריה הגיאוגרפית של ישראל - רמת הגולן, הגליל, הערבה, וכן במידה רבה גם לפריפריה החברתית של ישראל. פעילות שאינה כדאית מבחינה כלכלית מבלי הפעלתו של שדה תעופה קטן במרכז 'גוש דן'.

'שדה דב'

ברקע של המושג הנקרא 'שדה דב' עומדים שלשה 'תחומי ליבה' נפרדים שלמעשה אינם קשורים זה לזה:

א. **התחום הנדל"ני** - הערך הנדל"ני של גוש הקרקעות הגדול הנקרא 'שדה דב', שבפועל כ-85% משטח זה אין לו כל קשר לפעילות העופתית. 'בעלי העניין' לגביו הם בעלי הקרקעות של 'הגוש הגדול', ורשות מקרקעי ישראל ('רמ"י') שהינה 'ספסר' הקרקעות הגדול מטעם משרד האוצר של מדינת ישראל.

ב. **התחום הצבאי** - חלק מהותי מ'שדה דב' (כ-10% מהשטח הנקרא בשם זה) הינו שדה תעופה צבאי קטן שבמשך שנים רבות היה בעל ערך לפעילות הצבאית של צה"ל, כבסיס לתעופה הצבאית הקלה ולהפעלת מטוסים ל'משימות מיוחדות'. לאחרונה איבד שדה התעופה זה את ערכו הצבאי, זאת מאחר והטסת מפקדים - מבסיס 'הקריה' לכל מוקדי העניין הצבאיים - נעשית בצורה יותר מהירה ויעילה באמצעות הטסתם במסוקים קלים הטסים מהמנחת שעל ראש מבנה המטכ"ל, לכל מנחת מסוקים מאולתר ברחבי ישראל. את ה'פעילות המיוחדת' ניתן לבצע מכל שדה תעופה צבאי אחר ברחבי ישראל. למעשה הפך שטח שדה התעופה הצבאי - הממוקם באזור הביקוש הנדל"ני היקר בישראל - לנכס שניתן לקבל עבורו מ'רמ"י' סכומי עתק שימשו להעברת בסיסי צה"ל ממרכז ישראל לנגב. מכאן צומח העניין הרב של מערכת הביטחון בסגירת הפעילות התעופתית מ'שדה דב'. פעילות שהצבא סיפק 'בחנים' למערכת התעופתית האזרחית,

ג. **התחום התעופתי האזרחי** - טרמינל ארקיע ב'שדה דב' שימש, כאמור לעיל, כ'מוקד המאפשר' לקיים תעופה פנים ארצית יעילה בין 'הפריפריה' למרכז האוכלוסייה של ישראל ב'גוש דן'.

בפועל נסגרו לשימוש - תחת הסיסמא של סגירת 'שדה דב', רק טרמינל ארקיע ומסלול ההסעה למסלול הראשי של השדה הפרוש לאורך חוף הים (כבר מזמן מוסעים הנוסעים מטרמינל זה למטוסים באוטובוסים). השטח שנסגר מהווה כ-5% מכלל השטח הקרוי 'שדה דב'.

'סיפורי האימה' ש'הונחתו' על הציבור הישראלי של הפסדי מיליארדי שקלים בגלל המשכת אספקת שירותי התעופה מ'שדה דב' הם בדיה אחת גדולה. כל אחת מפעילויות הליבה א. ו-ב. שלעיל לא תיפגע מהמשך הפעלה מיידית של שירותי תעופה ממסלול הנחיתה שלאורך שפת הים, ולהיפך הזמן (נטו) לנוסע שיידרש לטיסה מהטרמינל החדש ליעדים ברחבי ישראל יתקצר כתוצאה מביטול הצורך 'לשנע' את הטסים באוטובוס מהטרמינל הנוכחי למטוסים שעל המסלול (כפי שנעשה כיום). התנאים ההכרחיים להמשך הפעילות התעופתית משדה זה הינם:

✓ המשך הפעלתו של המסלול המרכזי שלאורך שפת הים (שטח המצוי בבעלות 'רמ"י').

- ✓ שמירתו של מגדל הפיקוח הצבאי והעברת הפעלתו מאחריות חיל האוויר לאחריות 'רשות התעופה האזרחית' ('רש"ת'), זאת במודל הפעילות של שדות התעופה האזרחיים הקטנים הקיימים בחיפה, בקרית שמונה וב'רמון'.
- ✓ הקמת טרמינל קטן לאורך המסלול המרכזי שיופעל ע"י 'רש"ת', זאת על שטח המצוי בבעלות 'רמ"י'.

את כל התנאים האלה ניתן להערכתו לבצע בעלות אפסית בהשוואה למודל ההפעלה ה'מטומטם' של הפעילות הפנים ארצית מנתב"ג. השילוב של הפעלת תעופה בין לאומית ופנים ארצית משדה תעופה אחד, הינה עוד 'איוולת' מקצועית שאינה עולה על הדעת, לא מבחינה תפעולית (של שירות לנוסע) ולא מבחינת התשתיות המיותרות שמקימים עכשיו בנתב"ג. (זאת עוד לפני העלות של 'המתנות' שרוצים להעביר עכשיו על תושבי אילת כפיצוי על סגירת 'שדה דב', עלות שניתן לחסוך אותה ע"י המשכת פעילות תעופתית משדה אזרחי קטן ליד תל אביב).

מבחן עלות/תועלת

חשוב לעשות את מבחן העלות/תועלת של המשך הפעלת שירותי התעופה הפנים ארצית, שירותים, שלעניות דעתך, התמוטטותם כבר החלה. הסימנים הראשונים להתמוטטות זאת הינם:

- ✓ **ראשית**, הסטת פעילות 'ארקיע' ממיקוד בתעופה פנים ארצית למיקוד בתעופה בין לאומית. הסטה שכבר החלה וכרוכה בפיטורים מסיביים של עובדים ושינוי מהותי של הרכב צי המטוסים של החברה.
- ✓ **ושנית**, סגירתה של הפעילות הבין לאומית מש"ת 'רמון' החדש למשך עונת הקיץ, סגירה שמשמעותה בזבוז ענק הנגרם מחוסר ניצול התשתיות עתירות הממון שהושקעו בבניית שדה זה. השקעות שמיוצגות כרוך בהזנת הנוסעים מ'שדה דב' כשדה 'ההזנה' העיקרי של ש"ת 'רמון' לאורכה של כל השנה.
- ✓ **ההמשך** עוד יבוא עם הפסקה המוחלטת של הפעילות הצפויה של התעופה הפנים ארצית המושתתת, כאמור לעיל, על שירותי התעופה שבין 'המרכז' ל'פריפריה'. הפסקה זאת תכלול גם את ניוונה של התעופה הקלה הספורטיבית והאחרת שלא תהיה כדאית ללא בסיסה ב'שדה דב'.

לכאורה ה'מרוויח' העיקרי מהפסקת פעילות תעופתית זאת הינו משרד האוצר של מדינת ישראל המאפשר ל'ממ"י' לספסר בקרקעות המדינה המתפנים כתוצאה מסגירת הפעילות התעופתית ב'שדה דב' (כאמור בסה"כ כ-15% מהשטח הקרוי בשם זה), המפסיד העיקרי מהפסקת פעילות זאת היא הציבור הרחב של מדינת ישראל, שיינלט ממנו הנכס האסטרטגי של קיומה של פעילות תעופה פנים ארצית בישראל, פעילות שללא שדה תעופה קטן במרכז 'גוש דן' דינה להתמוטטות כלכלית.

באשר לשאר הגורמים המעורבים - בעלי ה'שטח הגדול' וצה"ל, אין כל משמעות לסגירה או ההמשך של הפעילות התעופתית ממרכזה של ישראל. המשך הפעילות התעופתית משדה תעופה חליפי קטן בתל אביב, אפשרית ולדעתי בעלות אפסית (בהשוואה לעלויות הנגזרות מסגירת הפעילות התעופתית מ'שדה דב' שנמנו לעיל) ובלוח זמנים קצר ביותר הנדרש להקמת טרמינל קטן ליד המסלול המרכזי (לדעתי ניתן לבצע זאת במשך מספר חודשים).

מה צריך לעשות

פשוט - לחדש בהקדם את הפעילות האזרחית משדה תעופה קטן הנשען על התשתית הקיימת בתל אביב - המסלול המרכזי ומגדל הפיקוח - זאת יחד עם הקמה של טרמינל פנים ארצי קטן בצמוד למסלול המרכזי. פעילויות אלה שעלותן היחסית הינה אפסית (ביחס לאלטרנטיבה המבוצעת כיום) והזמן הנדרש לביצוען קצר ביותר.

רש"ת - המנוהלת כיום ע"י בירוקרטים ולא ע"י אנשי מקצוע תעופתיים, צריכה לחזור למילוי תפקידיה המקצועיים - המשך אבטחת קיום שירותי תעופה בישראל - בין לאומיים ופנים ארציים. משימה זאת צריכה להיות מהמרכזיות שיעמדו לפתחו של שר התחבורה החדש שימונה לאחר הבחירות הקרבות.