

מומחה: ישראל הולכת לקראת התרסקות תחום התעופה שלה

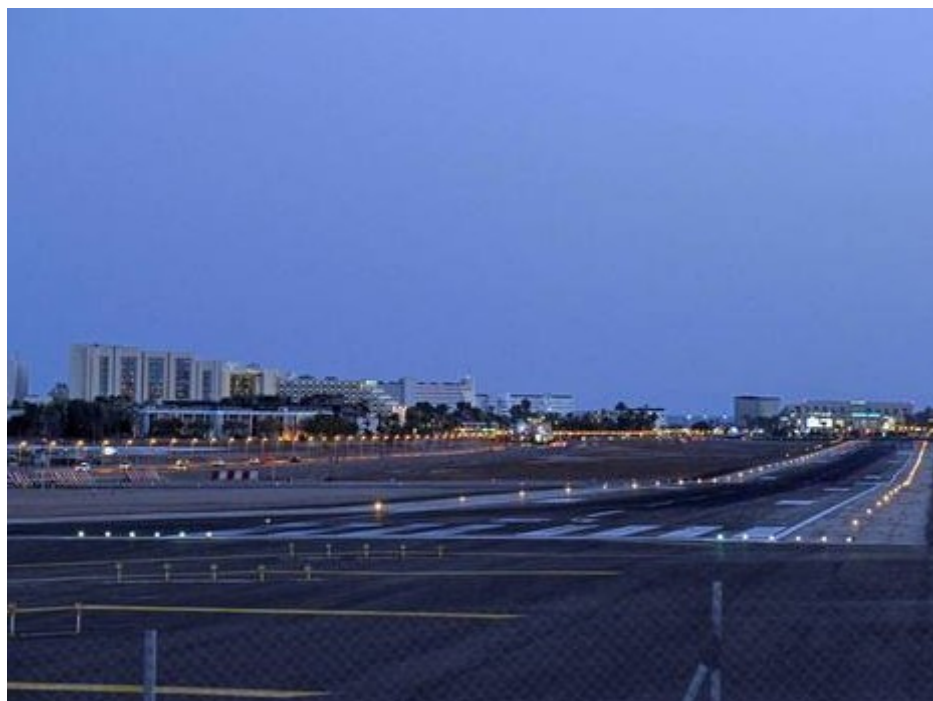
תת אלוף במילואים אסף אגמון מתריע כי מדיניות משרד התחבורה בתחום התעופה הישראלית תוביל את

תא"ל במיל" אסף אגמון, הוא ראש מכון פישר למחקר אסטרטגי אוויר וחלל וחבר בתת-הוועדה לענייני תעופה בועדת הכלכלה של הכנסת

אם משרד התחבורה לא ישנה את תוכניותיו לסגירת התשתיות התעופתיות במדינת ישראל, לא רחוק היום שענף התעופה הישראלי פשוט יקרוס, כפי שקרה בענף הספנות הישראלי, וכשהציבור יתעורר יהיה מאוחר מדי ואת הנזק שנעשה יהיה קשה לתקן. שדה דב, על חלקו הצבאי והאזרחי, מתוכנן להתחיל ולהיסגר ביוני 2016, כך שכלל הפעילות האווירית בו תתפזר.

גם חיל האוויר, בתקופה בה כל שדות התעופה והבסיסים שלו נמצאים תחת איומי רקטות עושה, לטעמי, מהלך מוטעה של צמצום התשתיות וריכוזן, במקום להרחיב ולנהל מספר גדול יותר של בסיסים כניהול סיכונים מושכל. לדוגמה שדה דב במבצע "צוק איתן" היה הבסיס הפעיל ביותר של חיל האוויר, כאשר בכל רבע שעה המריא או נחת מטוס שלו למשימות שונות, שתורמות תרומה עצומה למאמץ הביטחוני ומצילות חיי אדם, בחזית ובעורף. חיל האוויר צריך את הבסיס הזה במיקומו הנוכחי מעל ומעבר להיותו הבסיס שמקשר את המטכ"ל וצמרת משרד הביטחון לכל רחבי המדינה, במיוחד בעיתות חרום.

העיר תישאר ריקה. שדה תעופה באילת צילום: יהודה בן יתח



אם נתרכז בצד האזרחי של השדה, שפעיל לא פחות, נראה שתמונת המצב של היום שאחרי הסגירה עגומה למדי, ובעלת השפעות הרסניות לתעופה הפנים-ארצית, לקשר עם הפריפריה, לתיירות ולכלכלה. ארקיע וישראיר פועלות כיום משדה דב, שנחשב "פרימיום": בשעות נוחות תוך הפעלת מטוסים מודרניים ושקטים וגמישות תפעולית משמעותית, במחירים זולים ובנוחות גדולה לנוסעים שטסים במגוון רחב של שעות, ללא נסיעה ארוכה ופקוקה לנתב"ג, עמידה בתורים ארוכים ומעבר של סידורי אבטחה מורכבים.

עם המעבר לנתב"ג הן עלולות לספוג מכה קשה שלא בטוח שיוכלו להתמודד איתה. החברות תאלצנה למכור את המטוסים הקטנים עקב חוסר היעילות שבהפעלתם בשדה גדול, ההגבלה בשעות הטיסה, בעיקר בבקרים ואחה"צ עקב עדיפות לסלואטים קבועים והיסטוריים של חברות התעופה הבינלאומיות לחו"ל יגרמו לירידה בכמות הנוסעים עקב חוסר הנוחות שבנסיעה עד נתב"ג, עמידה בפקקים ובתורים שלא יחסכו בזמן המצטבר בהגעה לאילת בהשוואה לתחבורה יבשתית ועוד. גם העיר אילת

תסבול מירידה דרמטית של נופשים בעיקר בנתח העקרי שהוא נופשים ישראלים (92% כיום) – שיאלצו להיטלטל ברכב פרטי או אפילו ציבורי.

טיסה מנתב"ג לתמנע, שעתידי להיות מוכן בשנים הבאות, תיקח זמן רב יותר מנסיעה ברכב מהמרכז לאילת עקב העמידה בפקקים לנתב"ג, מעבר הליכי הנוסע הארוכים, זמני הסעה ארוכים יותר של המטוסים על הקרקע לפני ההמראה ואחרי הנחיתה וכן זמן הנסיעה מתמנע לאילת. חשוב להדגיש את הנתון הבא, שימחיש את הפגיעה הקשה של סגירת השדה והארכת זמני ההגעה מהמרכז לאילת ובחזרה בטיסות: 92% מהלינות בעיר אילת הן של תיירות פנים ורק 8% של תיירים מחו"ל.

אפילו אם נניח שהפגיעה בקלות ובנוחות להגעה לעיר אילת תהיה קלה-בינונית, הרי שהדבר יגרום למכה האחרונה שתפיל את בתי המלון והאטרקציות בעיר מעבר לצוק. העיר נאבקת על מקומה התיירותי מול עקבה וטאבה וזליגת ישראלים לנופשונים באגן הים התיכון, שיהיו זולים ואטרקטיביים יותר מטיסה לאילת, שתארך זמן ארוך יותר מטיסה לחו"ל, פשוט ינחיתו מכת מוות לאילת.

פיל לבן בהתהוות

תמנע, השדה החדש שעתידי להיפתח בשנים הקרובות, בהשקעה של עלויות בלתי רגילות שאת החלק הגדול של המקור התקציבי שלו טרם נקבע, יהיה שדה חדש, מפואר וריק. במקום להשקיע בשדות הקיימים שזקוקים לכל שקל, בוחרים להשקיע הון כסף בשדה שיעילותו ותרומו לתעופה הפנים ארצית והבינלאומית כנראה לא תהיה שווה את ההשקעה הרבה בו. סגירת שדה דב תגרום לפגיעה קטלנית גם בשדות התעופה בחיפה ובראש פינה – שכן לארקיע וישראיר לא תהיה הצדקה להמשיך ולהפעיל את מטוסי ה-ATR-72 שלהם, הפועלים גם בקו לחיפה, מה שינתק את הצפון מתעופה מסחרית-אווירית. מטוסים אלה לא רלוונטיים לתפעול מנתב"ג, בו ההעדפה הכלכלית של

החברות הינה לתפעול במטוסים גדולים.

הסכנה המיידית והקרובה ביותר לבניית עתודת הטייסים הישראלית מתגלמת ברצון לסגור את שדה התעופה בהרצליה ב-15 לאפריל 2015. אנחנו עומדים חודשים ספורים לפני תאריך הסגירה של השדה כאשר אין לו חלופה וטרם הוארכה הפעילות שלו על ידי הועדה הארצית לתכנון ובנייה. ועדת הכלכלה של הכנסת, אשר דנה בנושא הרצליה לפני מספר שבועות אמרה בקול ברור: אסור לסגור את הרצליה ללא חלופה, יש להאריך את פעילות השדה עד שתימצא חלופה ועל משרד התחבורה למצוא חלופה מתאימה ורלוונטית בשלושת החודשים הקרובים. גורמים ברש"ת וברת"א אומרים ללא הרף שהפתרון הנכון והטוב ביותר הוא פשוט לשנות את ייעוד הקרקע של השדה בהרצליה ולהשכיר אותו בצורה מלאה מבחינת חוקית.

תמנע לא יהיה טוב. ש"ת בעובדה צילום: Henrik Sendelbach, מתוך ויקיפדיה



אמנם הציבור הרחב חושב שכל הטייסים הישראליים באל-על, ארקיע וישראיר, הם בוגרים של חיל האוויר הישראלי, אך הם לא יודעים שמספרם של הטייסים היושבים בקוקפיט אשר גדלו בבתי ספר לטיסה אזרחיים עולה בהתמדה. חיל האוויר עובר לפעילות הולכת וגדלה של פעילות בכלי טיס בלתי מאוישים, רוכש פחות מטוסים חדשים ועל כן, מספר הטייסים להם הוא נזקק נמצא במגמת ירידה. זאת ועוד, לא כל הטייסים שמשחררים מחיל האוויר עוברים אוטומטית לחברות התעופה, אלא בוחרים בקריירות אחרות שאינן קשורות לטיס, מה שמקטין את ההיצע העומד בפני חברות התעופה הישראליות לגיוס כח אדם לתאי הטיס של מטוסיו.

הצורך בטייסים עתיד לגדול

במקביל לירידה במספר הטייסים ה"זמניים" לחברות התעופה הישראליות כיוצאי חיל האוויר, אנחנו רואים התרחבות מבורכת בפעילותן של חברות התעופה הישראליות: רכש מטוסים חדשים, הרחבת קווי תעופה ורכישת מטוסים לשנים הבאות – הבאים לידי ביטוי בצורך הולך וגובר באנשי צוות אוויר חדשים. לא מכבר הכריזה חברת אל-על על גיוס של כ-50 טייסים לצורך התאמת כוח האדם לרכש מטוסי ה-737-900 החדשים, להקלה על העומס והעייפות של הטייסים וכן לצורך "סגירת בור" של כ-30 טייסים שעברו את גיל 65 ויאלצו להפסיק לטוס עקב תקנות גיל חדשות באירופה ובארצות הברית. בחודש נובמבר, חברות התעופה הישראליות, ובראשן אל-על, מרחיבות את הפעילות לאגן הים התיכון ולאירופה (קווים קצרים ובינוניים), מה שמגדיל את הצורך במספר גדול של טייסים לתפעול של אותם קווים, שתדירותם גדלה.

שדה התעופה בהרצליה הוא מרכז וערש הכשרת הטייסים האזרחיים של ישראל, בו רוכשים את ניסיונם התעופתי כ-80% מכלל הטייסים בישראל, החל מהרישיון הפרטי ועד הרשיונות המתקדמים ביותר לקראת עבודה כטייס במוביל אווירי. השדה משמש כבסיס האם של פעילות התעופה הכללית, ומהווה מקום למתקנים הראשיים והחיוניים בתחום, כמו גם לעסקים ולמועסקים רבים בענף. חשוב לציין כי הנפח הגדול בישראל של טיסות התעופה הכללית, ובכלל זה טיסות חקלאיות, טיסות רפואיות ("אמבולנס מוטס"), טיסות צילום, טיסות מסוקים, טיסות מנהלים, טיסות בשמי הארץ, זאת בנוסף להכשרת טייסים מתבצע משדה הרצליה.

השדה הוא תשתית חיונית למדינת ישראל: למעלה מ-90% מהמטוסים הקלים בישראל מתוחזקים בו, בהם מצויים גם מטוסי טיסת הכיבוי האווירי המעניקים מענה מבצעי לכיבוי שריפות ולהצלת חיים, המתופעלת על ידי חברת "כימנר", המפעילים עשרות טייסים ומטוסים לפעילויות חיוניות למדינת ישראל. סגירה של השדה ללא חלופה ומקום תחזוקה הולם פשוט תשבית את המטוסים והטייסים: אין תשתיות לתיקון מטוסים שזקוקים לבדיקות, תיקונים וחלפים, אין בתי ספר לטיסה, אין אקדמיה לתעופה – קץ התעופה.

קריסה בלתי נמנעת

כפי שאנו רואים את מה שקרה למה שהיה ענף הספנות המפואר של מדינת ישראל כך יש לראות את העומד לקרות לנו בתעופה האזרחית שלנו. אין הכשרה וגיוס של ישראלים לתחום הימי, ובחברות שהיו פעם סמל להתחדשות הציונית של העם היהודי יש, אם בכלל, כמות קטנה מאוד של ישראלים לעומת הצוותים הזרים. אין כמעט חברות ישראליות, אוניות ישראליות והיכן שכבר יש אוניות ישראליות, רובן מכילות צוותים זרים שנמל הבית שלהם איננו בישראל. מישהו במשרד התחבורה צריך להתעורר – ומהר. עוד לא מאוחר מדי לקבל את ההחלטות הנכונות ולהציל את התעופה הישראלית.