

(המשך מעמוד 27)



מנכ"ל גרוסברד

זונות ובג'סים

מדיד שלה, בעל חברת נסיעות קשיש, כרטיס צדיאחד, על שמו של מנכ"ל מישרד התחבורה עצמו, אריה גרוסברד. על-פי החוק לא רשאיות חברות הצ'ארטרים למכור כרטיס לכיוון אחד. כשנערכה חקירה מקיפה בפרשה זו התברר שרג'ואן סיפרה לבעל אותה חברה שיש לה יריד זקן וחולה, והיא מוכרחה להטיס אותו לגיחות דחוף בארצות-הברית. רחמי של בעל החברה, שפרש כבר מניהול החברה, נכמרו על הקשיש החולה, והוא נתן לרג'ואן כרטיס לכיוון אחד. רג'ואן סיפרה שתקשיש החולה נושא את השם אריה גרוסברד.

כשכל אלה לא עזרו לא-על, הצליחה החברה להשפיע על גרוסברד ועל לנדאו להוציא עוד תקנה, המחסלת למעשה את הענף כולו. על פי התקנה החדשה, העומדת להתם בקרוב, יהיויב כל מפעיל טיסות שכן להפקיד ערבות בנקאית בסכום של 200 אלף דולאר לכל סידרת טיסות. פרושה של הוראה זו שעל כל טיסה יצטרך מפעיל טיסות-השכר להפקיד 2000 דולאר, שהם יותר מ-100 אלף לירות. הפקדה כזו הופכת את הסטת הצ'ארטר לבלתי כדאית, ואף עומדת בניגוד להסכמי תעופה עליהם חתמה ישראל.

מנהל שרותי הנוסעים של חברת טיסות השכר הגדולה מונאקו, קן פורד, שהגיע אף הוא לישראל בעקבות הידיעות על החוקים החדשים, טען בשבוע שעבר נגד תקנה חדשה זו: "אנו נותנים באנגליה, בסיס האם של החברה שלנו, ערבות בני-קאית בקרן מיוחדת לכל אותן מסרות שהערבות הישראלית באה להבטיח. מדוע צריך לתת פעמיים ערבות? הרי אפשר לבוא ולומר לנו במילים אחרות: 'אנא, הפסיקו להביא תיירים לישראל', ומייד נמחק את ישראל מפתת התיירות שלנו." חברתו של פורד מקיימת שש טיסות שבועיות קבועות מאנגליה לישראל — שתי טיסות לאילת, וארבע ללוד.

איש אינו רוצה בחיסולו של המוביל הלאומי של ישראל, חברת אל-על. דויד ויינגרטן, בעל חברת נשך הניוירוקית, טוען: "אני לא רוצה לפגוע באל-על. אני עושה כל מה שאני יכול כדי שהחברה לא תיפגע, ואפילו מעביר אליה הרבה נוסעים כשלי אין מקום בטיסות שלי. אבל אל-על הייבת להכיר בכך שאי אפשר להתחרות בטיסות-השכר, השיטות האלה כובשות את העולם כולו. מי שבא לישראל בטיסות-שכר, לא היה בא אליה אם לא היו הטיסות הזולות. השיטות בהן נלחמת בנו אל-על אינן מכובדות."

בעולם כולו מנהלות חברות התעופה הסדירות מילחמה נגד חברות הצ'ארטרים. המילחמה נערכת בשני מישורים, והנוסע, המשלם עבור הכרטיס, הוא הנהנה ממנה. חברות התעופה הגדולות מורידות את מחירי הכרטיסים שלהן, כדי להתקרב למחירים של חברות הצ'ארטרים, ומשפי-רות את השרות.

גם אל-על מנסה לשפר את השרות. ההצלחה הגדולה ביותר שלה היא בנושא הדיוק. תוך תקופה בת כמה חודשים הפכה אל-על לחברה בעלת אחוז האיחורים ה- נמוך ביותר בעולם, וזאת אחרי שהחברה ניתה ידועה כמי שמטוטיה מגיעים תמיד באיחור. אולם עיקר המילחמה של אל-על היא לא בשיפור השרות והורדת תעריפי הטיסות, אלא בהפעלת לחצים על מישרד התחבורה בישראל שיתקן תקנות שיחסלו את טיסות-השכר.

אם תצליח אל-על בסגנון זה של מילחמה, ואם אכן ימשך מישרד-התחבורה את איומו, ויוציא את התקנות הדראקוניות שלו, תפסיד ישראל מאות אלפי תיירים מדי שנה. מצב שספק אם אפילו אל-על רוצה בו.

לישראל יסגרו כל בתי-המלון בעיר הר-דרומית, ואילת תחזור להיות עיר רפאים. כל זה לא מעניין את מישרד התחבורה, ולא מעניין את אל-על. לאל-על חשוב רק דבר אחד: העלאה של מיספר הטסים בחברה, אפילו אם זה יבוא על חשבון ענף התיירות כולו. סיפור בתי-הזונות, והתקנות החדשות שא-על הכתיבה ל-מישרד-התחבורה היו רק שלב ביניים במאבק אל-על בטיסות-השכר. קודם לכן שכרה החברה בלשים פרטיים שלא בחלו בשום תרגיל, כדי לנסות ולהביא הומר מרשיע נגד חברות טיסות-השכר, הבלשים ניסו לרכוש כרטיסי צ'ארטרים שלא על-פי תקנות קודמות של מישרד-התחבורה, ובי-מיקרים מסוימים אף הצליחו להפיל בפח פקידת מכירות של צ'ארטרים. בחברת טיולי הגליל, העורכת את טיסות הצ'ארטר ל-פאריס, נעשתה פריצה למישרדים. למרות שהיו בהם דברי ערך, לא נגעו בהם הפורצים. הם חיפשו מיסמכים מרשיעים בנושאי הצ'ארטרים, על סוכני נסיעות אחרים הופעלו איומים של ממש: אם תמכרו כרטיסי צ'ארטרים, אנחנו נשלול מכם את האפשרות למכור גם כרטיסים של אל-על.

כרטיס

לכיוון אחד

ה חומר אותו אספו הבלשים הפרטיים של אל-על רוכזו במישרד החברה, עובד כפי שנוח לחברה, ונישלח למנכ"ל מישרד-התחבורה אריה גרוסברד. גרוסברד קרא אליו לשיחות כמה ממפעילי טיסות-השכר, על כמה מטענות אל-על הגיבו אנשי טיסות-השכר בצחוק רועם, וחשפו לפני גרוסברד את האיוולת שבהם. לגבי טענות אחרות הם הורו בעישו עבירות על התקנות, אך עבירות מסוג זה שגם אל-על עושה, או לאמיתו של דבר, כל חברת-תעופה עושה. במקרה מסויים גויסה סוכנת נסיעות ירושלמית מפורסמת, גוגה רג'ואן, כדי לעזור לאל-על, גוגה הצליחה להוציא

בלירות ישראליות הוא 4255 לירות. לונדון עולה טיסת צ'ארטר 358 דולאר לעומת 363 בטיסה הזולה ביותר של אל-על. ההפרש הקטן, רק 5 דולאר, מוסבר בכך שחברת אל-על עצמה מקיימת טיסות שכר ללונדון, ואינה רוצה להתחרות בי-עצמה. טיסות-השכר פתחו בפני ישראלים רבים, שלא יכלו להרשות לעצמם טיול בחוץ-לארץ, את הדרך לנסיעה. נכון שאת ממשלת-ישראל מעניינים התיירים המגי-עים לארץ, ולא הישראלים היוצאים ממנה, אך לכל איש תיירות ברור שטיסות-השכר לא תוכלנה להתקיים בצורה הדיסטרית, וכי כל פגיעה בנוסעים הישראלים היוצי-אים מהארץ, פרושה פגיעה או חיסול של ענף התיירות הניכנסת לישראל בי-טיסות-השכר.

בשמונת החודשים הראשונים של השנה הגיעו לישראל 150 אלף תיירים בטיסות-שכר. על-פי הערכת גורמי תיירות יגיעו עד סוף השנה יותר מ-220 אלף תיירים בטיסות-שכר, וזהו גידול של 45 אחוזים לעומת השנה שעברה. מישראל יוצאים במשך שנה, בטיסות השכר רק כ-10 עד 15 אלף תיירים ישראלים. מיספר זה, עליו קמה זעקת אל-על, ונגדו עומדות לצאת התקנות החדשות של מישרד-התחבורה, בטל בשישים לעומת המיספר העצום של התיירים הנכנסים לארץ באמצעות טיסות-שכר. אולם מתקני התקנות החדשות יוד-עים שמתח הרווחים הנמוך של מפעילי טיסות-השכר יביא לכך שאם הם לא יוכלו להטיס כמה אלפי ישראלים, הם לא יטיסו גם את רבע מליון התיירים.

לא רק מפעילי טיסות-השכר נזעקו נגד התקנות החדשות. גם המלונאים, הצופים למשבר בתיירות לישראל עם ביטולם של טיסות השכר, יבאו בועקה אחרי פירסום הכוונה לתקן את התקנות החדשות. מנכ"ל התאחדות בתי-המלון בישראל, משה עמיר, החל להזעיק שמים וארץ, הוא שלח מיברקים לשרי הממשלה כדי לנסות ול-בטל את רוע הגזירה. גורמי תיירות בי-אילת, העיר המתפרנסת מטיסות-השכר, יודעים שברגע שתופסקנה טיסות-השכר

ליטו מישרד-התחבורה ואל-על למרר את החיים לחברות-השכר, כדי לנסות ולהסלקן. חברת אל-על עומדת, עם סיום שנת ה-כספים הנוכחית, בפני אחד המשברים ה-גדולים בתולדותיה. כל מי שמצוי בענייני החברה יודע שבי-31 במרץ בשנה הבאה לא יעזרו לבומה שביט כל תרגילי יחסי-הציבור שלו. המאזן של אל-על יראה הפי-סד גדול עוד יותר מההפסד של השנה שעברה. לפני שבומה הגיע כמושע לתב-רה, יש הטוענים, כי ההפסד של אל-על, כולל ההפסד המצטבר, יהיה בגובה של 200 מיליון דולאר. שהם במחירים של היום כ-12 מיליארד לירות. כאמך יחסי-ציבור יודע בומה את העתיד לקרות, והוא מכין לעצמו כבר מגינה מתוחכמת. שביט רוצה לתלות בחברות-השכר את האהאשה לכישלון שלו באל-על. לשם כך הוא מרכז את כל מאמציו במאבק בחברות-השכר. בי-מקום לכוון את המאמץ לשיפור אל-על. קו טיסות-השכר המרגיז ביותר, שביט הוא הקו לניוירוק, בעולם התעופה ידוע כי הקווים הוצצים את האוקיינוס האטלנטי, הם הריחוקיים ביותר. לשם כך החליט שביט לרכוש את מלוא המילחמה בטיסות חברת נשך.

תחילה ניסו אנשי אל-על לשכנע את הנוסעים כי השירות בטיסות-השכר הוא גרוע, המטוסים אינם אמינים, הטייסים אינם טובים. אולם נוסעי טיסות-השכר ידעו, כי האמת הפוכה לגמרי. דיילי חברת אברג'ון, החברה האמריקאית שאת מטרי-סיה שוכרת חברת נשך, הם מהמעולים ביותר, השרות מצויין. חברת נשך אף דאגה לכך שעל כל טיסה יהיה דיילי ה-מדבר בעברית, כדי לשרת טוב יותר את הישראלים שאינם מדברים אנגלית. לדיילי לי אל-על, הנותנים לנסוע את ההרגשה שהם עושים לו טובה, קשה מאוד להתח-רות בדיילי אברג'ון. אררחות המוגשות בטיסות-השכר לארצות-הברית מעולות. אמנם האררחות נחלשות מאותה חברת קייטרינג בלוד, אף התפריט מפקחת חברת-התעופה. הפיקוח של אברג'ון שונה מזה של אל-על.

חיסול

התיירות

ב שבוע שעבר הגיעו לישראל כמה מ-ראשי חברות טיסות-השכר הגדולות בעולם כדי, לשמוע כמו אוזנינו על התק-נות החדשות. פראנק טפלינג הוא המנהל המיסחרי של חברת טיסות-השכר הנחשבת לגדולה בעולם, חברת דנאר. מסקנתו של טפלינג, שחברתו מטיסה מאנגליה ללוד ולאילת אלפי תיירים בתודש היתה אחת: "ננסיק לשלוח תיירים לישראל, אם ית-קבלו החוקים החדשים."

טפלינג אינו מסתיר את העובדה שהוא אוהד ישראל, אך טוען שאף חברת טיסות צ'ארטר לא תוכל לעמוד בתקנות החדשות של מישרד-התחבורה: "בגלל הבעיות הפוליטיות והביטחוניות של ישראל, אין זה מיבצע קל להביא הנה תיירים. למרות זאת, דווקא ממשלת ישראל, שיודעת את המצב ורוצה תיירים, מכבידה עלינו ו-מציקה לנו במקום להקל עלינו. כל ההג-בלות שמטילה ממשלת ישראל על טיסות-השכר נועדו רק לשרת את אל-על, שאינה יודעת לעמוד בתחרות בשום צורה אחרת. אל-על לא נכנסת למירוץ מתוך מגמה להיות טובה יותר, כל מה שהיא עושה זה לנסות ולהכשיל את יתר המתחרים."

כשהתבקש שר-התחבורה חיים לנדאו להגיב על דברי בעלי חברות טיסות-השכר הוא אמר: "מארגני טיסות-השכר מפעיי-לים טורר מילולי. משום כך פשוט הפסקתי לקרוא עיתונים." באמצעות מעוף יכול היום ישראלי לטוס לניוירוק וחזרה תמורת 699 דולאר, שהם 45,142 לירות. כדי לנסות להתחרות בצ'ארטרים המציאה אל-על מחיר מיוחד, שזכה לכינוי טופד צ'ארטר, המגיע לסכום של 799 דולאר — תוספת של 5750 לירות. הטיסה הקבוצתית של אל-על עולה כיום 1000 דולאר (57,500 לירות), שהם למעלה מ-12 אלף לירות יותר ממחיר כרי-טיס צ'ארטר. טיסת צ'ארטר לפאריס בחברת טיולי הגליל עולה 385 דולאר לעומת הכרטיס הזול יותר של אל-על, 470 דולאר. ההפרש בלירות ישראליות הוא יותר מ-5000 לירות. לאמסטרדם עולה לטוס בי-כרטיס הזול ביותר של אל-על 519 דולאר, ובטיס צ'ארטר 445 דולאר — ההפרש



תיירת שכר ובזדקת-ביטחונות

בטוח כמו באל-על