

## תחבורה ותעופה



**פרופ' ישראל  
בוריץ (איזי)  
יו"ר אל על - נתיבי  
אוויר לישראל בע"מ**

המוצר העיקרי של תחבורה הוא זמן. תחבורה מאפשרת ללקוח לנוע מנקודה לנקודה בזמן הקצר האפשרי. כאשר אנו מנתחים את מצבה של התעופה הפנים ארצית, עקב היותה של ישראל מדינה קטנה, מתגלית תמונה, בה קיימת תחרות בין התחבורה האווירית לבין התחבורה הקרקעית. צפון ישראל הוא דוגמה טובה

לשינוי המתהווה בתעופה הפנים ארצית. מאז ששופרה מערכת הכבישים בין מרכז הארץ לצפונה – כביש נחל עירון, כביש חוצה ישראל ולאחרונה השיפור הניכר בשירותי רכבת ישראל – עברו מרבית הנוסעים להשתמש בתחבורה קרקעית. עובדה זו גרמה לצמצום ניכר בשימוש בתחבורה אווירית לצפון הארץ. במצב הנוכחי, התעופה הפנים ארצית מושתתת בעיקרה על שירותי התעופה בין מרכז הארץ לאילת. מצב זה אף הוא עשוי להשתנות, כאשר תונח מסילת ברזל בין מרכז הארץ לדרומה.

לעומת המצב בתעופה הפנים ארצית, חשיבותה של התעופה האזורית הנה גבוהה, וחשיבותה של התעופה הבינלאומית היא אבסולוטית. ברמת האזור, תשתית התחבורה הקרקעית היא דלה מאוד, ולכן אנו עדים למצב בו הקשר הטוב ביותר בין ישראל למצרים וירדן הוא הקשר האווירי. ברמה הבינלאומית, הקשר העיקרי בין ישראל לשאר העולם הוא קשר אווירי.

רמתו של נמל בן-גוריון, נמל התעופה הבינלאומי העיקרי של ישראל, הנה גבוהה ביותר ומאפשרת תשתית מתאימה לצורכי מדינת ישראל. בין ישראל לשאר העולם פועלות יותר מ-50 חברות תעופה סדירות, וכמות דומה של חברות שכר. עובדה זו יש בה כדי להפוך את ישראל לשער הכניסה העיקרי למזרח התיכון, כאשר המצב הגיאופוליטי יאפשר זאת.

הכנות מתאימות לקראת השינוי הפוליטי באזור יאפשרו את הפיכתו של נמל התעופה בן-גוריון ל-"HUB" אווירי (נמל בסיס לטיסות המשך) למרבית חברות התעופה הפועלות באזור, בדומה לנמל התעופה בדובאי. נתבי"ג 2000 הנו מסוף נוסעים מודרני, אשר מספק את כל הצרכים הדרושים לנוסעים במעבר.

התהליך צריך להיות מגובה בסיועם של משרדי הממשלה הרלוונטיים, במיוחד לאור העובדה שמהלך כזה יגרום לגידול רציני במספר הנוסעים המשתמשים בנמל התעופה העיקרי של ישראל, וקרוב לוודאי גם לגידול במספר התיירים המגיעים לישראל.

כמובן שבסופו של התהליך, יש לגרום לחיבור מתאים של התחבורה הקרקעית והמסילתית עם התחבורה האווירית אל ישראל וממנה. תהליך זה נמצא בעיצומו, וכבר ניתן לראות שינויים בהרגלי המשתמשים בתחבורה האווירית.

לסיכום, חשוב להזכיר, כי כלכלה מתקדמת מבוססת על תשתית תחבורתית אווירית, קרקעית וימית, המתאימה לצורכי החברה, ולכן חשוב להציב את פיתוח התשתית התחבורתית בעדיפות המתאימה, בעיקר באמצעות הקצאת משאבים מתאימים מתוך ראייה כוללת ולטווח ארוך.

תחבורה מהווה נדבך חשוב בכלכלה. התחבורה היא קשר פיזי ולוגיסטי בין תעשיות שונות, בין אזורים גיאוגרפיים שונים, וכמובן בין מדינות. חשיבות התחבורה התבררה יותר לאחר מלחמת העולם השנייה, כאשר תהליך הגלובליזציה בעולם ותפיסת הגבולות הפתוחים החלו לתפוס תאוצה.

במדינות בהן קיימת תשתית תחבורתית טובה של אוויר, ים ויבשה, אנו עדים לחלוקה ולפיזור נכון של האוכלוסייה. דוגמה הפוכה לכך אנו רואים בישראל, שבה חוסר בתשתית מתאימה לתחבורה גרם לריכוז מסיבי של האוכלוסייה במרכז הארץ, בעוד שאוכלוסיית הנגב והגליל דלילה מאוד. תשתית מתאימה של תחבורה גורמת לפיזור נכון של מפעלים וחברות, דבר המאפשר איזון כלכלי במדינה עצמה.

קשר בין מדינות מחזק גם את היחסים הכלכליים ביניהן וגם את יחסי השלום. כאשר חתמה ישראל על הסכמי השלום עם מצרים וירדן, הקשר הראשון שנוצר היה הקשר התחבורתי – האווירי.

קיימות לא מעט דוגמאות בהן שימשה התשתית התחבורתית את הבסיס לשינוי מבני, כלכלי ודמוגרפי של מדינות. דוגמה קלאסית להתפתחות כלכלית של אזור הנה עמק הסיליקון בקליפורניה שבארצות-הברית. עמק הסיליקון סיפק תשתית תחבורתית (קרקעית ואווירית) ותשתיות אחרות של אנרגיה ותקשורת, אשר אפשרו התפתחות מהירה של האזור. דוגמה נוספת היא איחוד גרמניה, כאשר הפעולה הראשונה שבוצעה לאחר ההחלטה על האיחוד, הייתה חיבור בין תשתיות התחבורה בשני החלקים – תהליך שהוכתר בהצלחה.

עקב המצב הגיאופוליטי בו נמצאת ישראל, מהווה התחבורה הימית והאווירית חוליה חשובה בקשר עם העולם הגלובלי, עולם ללא גבולות. מנקודת מבט של תחבורה, ניתן להגדיר את ישראל כאי. עובדה זאת מגבירה את חשיבותה של התחבורה האווירית.

האזור בו נמצאת ישראל מאופיין אף הוא בחוסר בתשתית תחבורתית קרקעית. התשתית התחבורתית מאופיינת בעיקר בכבישי אורך (צפון-דרום), דבר הנכון גם לגבי המעט שיש בתשתית המסילתית. גם מסיבה זו קיימת חשיבות רבה לתעשיית התעופה בישראל ובאזור.

