

פרוטוקול מס. 33  
מישיבת ועדת הכלכלה  
סיום ג' יז' סיון שתי"ב-10.6.52  
בשעה 11.00

משתתפים:

- הינ"ד א. כהן
- ב. אבניאל
- י. אורי
- ב. אזניה
- ש. בז'רנו
- י. ספיר
- ש. פרלשטיין
- ש. לביא
- ד. ליבסיץ
- ר. פלדמן

מזמנים:

סר התאום פ. נפתלי  
סר התחברה ד.צ. פסקס  
מר קוזלוב - היועץ לענייני דלק  
ד"ר לונטל - היועץ המספטי של מסרד  
המסחר והתעטיה

מהנדס גלברד - מטעם מסרד המסחר והתעטיה  
צ. הנגבי - מטעם מסרד המספטים.

סדר - ה י ר ו מ :

- א. הצבעות על חוק התקנים.
- ב. בעית הדלק.

סר מזכיר הכנסת א. צידרון:

נתקבל מברק מסרד בצטוב בו הוא סודיע, כי  
בגלל מחלתו לא יוכל לבוא ומבקש את חבר

הכנסת אדוב כהן לסלא את מקומו.

הנז"ר א. כהן:

פני הסדר סנקבע עלינו לערוך הצבעות  
על חוק התקנים. בישיבה הקודמת לא הייתי,  
ונאמר לי, שעל המעיפים הסנויים במחלוקת לא יהיה ויכוח, אלא רק הצבעות.  
אם נסיים את ההצבעות בסן, הרי ב-11.30 נסמע את הסרים פנקס ונפתלי ומר  
קוזלוב ביחס לבעית החבורה והחסכון בדלק בעקבות ההצעות לסדר היום של  
חברי הכנסת גוברין ומסיפת.

ש. בז'רנו:

אני מציע לדחות את ההצבעה, על כל פנים על הנקודה העיקרית - אם לכלול בחוק זה את צבכי המזון או לאו. אינני יודע מה היתה דעת הועדה, אבל ידוע לי ששר המסחר והתעשייה מתנגד לכך, שמצרכי מזון יכללו בחוק זה. אני יודע, כי ליו"ר ועדת המסנה חבר הכנסת אזניה היתה שיחה עם השר, והשר עומד בהתנגדותו. לפני שבוע היתה לי פגישה עם מר הלוי, מנהל חטיבת המזון, ועם מר אורשנסקי, הממונה על תעשיית המזון. בשיחה זו הוברר לי מהי התנגדותו של המשרד, ולדעתי, התנגדות זו מבוססת בהרבה על אי הבנות. למעשה, הוברר לי שהניצודים בינינו אינם גדולים, אם בכלל קיימים כאלה. סוכם עם ה"ה הלוי ואורשנסקי שתקרא ישיבות של הפקידים הראשיים בעניין המזון במספר יחד עם באי כוח המכון וועדת הכלכלה, בניסיבה זו יבוררו חלוקי הדעות בצורה כזאת, שאפשר יהיה להניע להסכם על נוסח מסוים. הואיל ושאלה זו חשובה מאד, אני מציע לדחות את ההצבעה בסעיף זה לישיבה הבאה.

ב. אזניה:

אני תומך בהצעת חבר הכנסת בז'רנו, כי העניין הוא חשוב מאד וראוי שיסצו את כל האפשרויות של הידברות על סנת סנגיע להסכם. אני מציע, שנמכס בכל הנקודות, פרט לנקודה זו.

היו"ר א. כהן:

למעשה הצעת חבר הכנסת בז'רנו היא, לדחות את ההצבעה על סעיף 1.

הצעת חבר הכנסת בז'רנו בתמבלה

היו"ר א. כהן:

אם תרשו לי אנהג לפי הפרוצדורה הנהוגה בכל הועדה שיש להן ועדות מסה - אותם סעיפים שנתקבלו בוועדת המסנה, אינם טעונים הצבעה במליאת הועדה. אנו נצביע רק את הסעיפים שלא נתקבלו בוועדת המסנה.

ס. וילנר:

אני מערער על כך וקודם כל באופן פרינציפיוני, כי יכול להיות שבועדת המסנה נתקבל סעיף מסוים פה אחד ובמליאת הועדה יטנם חלוקי דעות. באופן פורמלי אני מציע להצביע את כל סעיפי החוק ללא ויכוחים.

ב. אבניאל:

פרוצדורה זו שהציע היו"ר סוללת מחברי הועדה את האפשרות לעמוד על דעתם.

י. ספיר:

אני מציע שהיו"ר ישאל אם למעיפיים שנתקבלו בוועדת המסנה יש הערות או הצעות אחרות.

היו"ר א. כהן:

אני מבין שעלי ללכת בדרך זו.

אשכנע את סעיף 1 מחוץ לקטע שהצבעה עליו נדחתה לטובע הבא. בסעיף זה לא היו חלוקי דעות בוועדת המסנה.

ה צ ב ע ה

סעיף 1 - "פירוטים" - פרט להגדרה "סדר" - נ ת ק ב ל

סעיף 2 - "תחולת החוק" - נ ת ק ב ל

לסעיף 3 ישנן שתי הצעות : הצעת המטסלה,  
סיהיה כתוב "ראש המכון", והצעת הועדה

היו"ר א. כהן:

סיהיה כתוב: "נשיא המכון".

ה צ ב ע ה

בתקבלה הצעת המטסלה - "ראש המכון"

סעיף 4 - "אכרזה על מצרכים ושירותים בני פיקוח" - בתקבל

סעיף 5 - "פיקוח כללי על מצרכים ועל שירותים" - בתקבל

סעיף 6 - "קניעת סחירים" - נ ת ק ב ל

סעיף 7 - "תפיסת מצרכים" - נ ת ק ב ל

היו"ר א. כהן:

בסעיף 8 ישנו סנוי לגבי הצעת המטסלה.  
ההצעה מסודרת אמרה, שהסר רסאי להכריז

על תקן כעל תקן רסמי. הועדה מבקשת להוסיף את המספט הבא: לאחר סיהיה

היועץ המספטי של המטסלה מבקש לטנות את  
הסגנון ולכתוב: לאחר התייעצות... כי זהו

ג. הנגבי:

הנוסח המקובל.

ה צ ב ע ה

הצעת הועדה לפי נוסח היועץ המספטי - נ ת ק ב ל ה

בסעיף 8 (א) החלטנו במקום הנוסח "למניעת  
הפקעת סערים וספסרות לכתוב: אמר להמכרה יעילות

ב. מניה:

המסק"

אני מתנגד להחלטה זו של העדה המטסה ומציע  
להסאיר את המלים "למניעת הפקעת סערים

ס. וילנר:

וספסרות"

אף אני מציע להסאיר מלים אלו, כי אחרת זו  
יכולה להיות פרצה לספסרות.

ד. חוני:

ד. בוז'רנו:

אני מבקש להבין את מטרת החוק ולא לערוב חוק זה עם חוק הפיקוח של שעת חירום. החקן הוא רק הדרכה לצרכנות, הוא אינו שכריע. רק לאחד שהסד הכריז על תקן כעל תקן ראשי הוא מחייב. אל זכנים לחוק זה מונחים שאנו רגילים להם מחוקי הפיקוח.

ד"ר לוינסקי:

גם לדעתי מליים אלו אינן מוסיפות טום דבר לפי מטרת החוק הזה. החוק אינו קטור עם קניעת מחירים. למטרדנו יש סמכות גם בטוח זה, אבל לא לפי חוק זה.

היו"ר א. כהן:

אני מעמיד להצבעה את כל הצעות התיקונים.

ה צ ב ע ה

בתקבלה ההצעה לסחוק את המלים "למניעת הפסעת סערים וספסרות"

הסתייגות לחבר הכנסת וילנר

בתקבלה ההצעה להוסיף את המלים "או להגברת יעילות המסך"

היו"ר א. כהן:

דבותי, לפי החלטת הכנסת הועברו לוועדת הכלכלה שתי הצעות לסדר היום של חברי הכנסת גוברין ורוקח ביחס לבעיות הדלק והתחבורה. הזמנו את סר התאום, סר התחבורה וטם המסחר והתעסיה. בטם סר המסחר והתעסיה יופיע סר קוזלוב היועץ לעניני דלק.

רשות הדבור לסר התחבורה ד.צ. פנקס.

סר התחבורה ד.צ. פנקס:

אני מניח, שאתם מבינים שתפקידי תעיקרי היה לקיות לעזר למימון התחבורה ולא להגבלתה, אבל בלית ברירה אני מוכרח לקבל על עצמי גם את התפקיד הזה - לחסוך ע כמה סמפטר דלק בתחבורה ולעזור בזה למאזן התשלומים הכללי של המדינה המתקשה עכסו למצוא את המטבע הזר הדרוש לסיפוק כל הצרכים, אפילו הדחופים ביותר, בדלק.

אני מוכרח להקדים ולומר, טמן ההדים המגיעים אלי פה וטם, אני רואה כמה צדקו חז"ל כשהם נתנו את הבטוי לנסיון לעטנת פעולה ולסנוע את תוצאותיה, כאשר קבעו את הבטוי "ספיק ריטא ולא יטות". אי אפטר לחסוך דלק בתחבורה מבלי להגביל אותה. אני מקדים את המיסדה הזאת לעוסת כל הדרישות שבאו אלי - אוטובוסים מיוחדים לבינוסים ופעולות תרבות והצנות תיאטרון, וכל ראשי העיריות שלחו מברקים וכתבים, שהעולם ייהרס אם לא יתנו אוטובוסים בטביל גמר ההצנות. את המלאכה הזאת, לחסוך בדלק ולא להגביל את התנועה, אין ביכולתי לעשות.

מהו הנוסא? - סר קוזלוב שהוא היועץ לעניני דלק של המסלה יוכל בודאי למסור הרבה יותר אינפורמציה על פרטת הדלק בכללותה. אני אצטמצם רק בדברים הנוצעים לתחבורה. לפי אומדנה המובטסת על נסיון של השנה הקודמת לשנת 1952 צורכת התחבורה בטביל מכוניות טטא, סכוניות מסחריות - 13 אחוז של כל הצרכת הדלק. ביחס לבנוינך האחוז בכוח יותר - 46 אחוז. האוטובוסים צורכים - 5%. אחוז שה הוא בקצם אחוז כספי, כי את הכמות אין להסוות במחיר ליטר בנויין לליטר מזוט.

כולל מסך?

ד. בוז'רנו:

סר התחבורה ד.צ. פנקס:

אני חושב, שזהו מטבע החוץ הדרוש, לא התסלומים הנעשים כלירות ישראליות, מזה: מכוניות מסא - 13%, אוטובוסים - 5%, מוניות עירוניות ובינ-עירוניות - 2%, מכוניות פרטיות 1%. אינני כולל כאן את צריכת האווירונים, כי זה איננו מכסיר תחבורה פנימי.

אשר לתצרוכת של הבנזין, הרי לפי המספרים שלפני מתחלקת התצרוכת בצורה זו: מכוניות מסא - 46%, אוטובוסים - 13%, מוניות 8%, מכוניות פרטיות 6%.

ט. בוז'רנו:

מכוניות מסא צורכות לא רק דלק אלא גם חומרים אחרים.

סר התחבורה ד.צ. פנקס:

אני חושב שמוטב לעזוב את סאלת תנזין, ולהצטמצם בסך הכל כפי שמרתי בהתחלה. ביחד צורכת התחבורה 21%. ייתכן שיטנו סינוי מסויים של אחוז או שניים, אבל זוהי הערכה שגועסתה בראשית 1952 עבור 1952.

אנו נצטים לקיטוץ בחסכון בדלק, בתחבורה הפנימית מתוך הנחה שגם יתר צרכני הדלק יעשו מאמצים כדי לחסוך, כי אנו מהווים רק 22% של כל התצרוכת בדלק, וגם אם נחסוך את המכסימום האפשרי לא נספיע הרבה על התצרוכת הכוללת אם יתר הענפים, כגון חשמל, קלאות, תעשייה, לא יחסלו גם הם באופן ניכר. מאזו אנו נעשה את המוטל עלינו בענף בו אנו מטפלים.

לגבי האמצעים שאחזנו בהם. לא רצינו להגיע לחלוקת בנזין על ידי כרטיסי תלושים או צורה אחרת מסני טעמים: לא רצינו להקים מבגנון גדול כפי שדורס ענין כזה של חלוקה לפי כרטיסים, וטנית חסנו ליצירת סוק שחור במקרה שננהיג תלושי בנזין. כל חלוקה נותנת במידה שווה למי שזקוק באמת למנה שלמה, למי שיכול לוותר עליה, ומי שיכול לוותר עליה יעביר לטוק השחור, כפי שזה קורה עם ביצים ומנות אחרות. במקום קיצוב בנזין הגענו לקיצוב בזמני הנסיעה.

בדרך כלל ישנם ארבעה סוגי כלי רכב: מכוניות מסא, אוטובוסים, מוניות ומכוניות פרטיות. אמסוך לכם מספרים כלליים, לא אדויק על עשרות: ישנן כ-14 אלף מכוניות מסא, 10,500 מכוניות פרטיות, 1,600 אוטובוסים, 1,600 מוניות ו-8,000 אוטובוסים. האוטובוסים אינם כלולים במחשבוני, כי הם צורכים עמידת האחוז מכל. לא הגבלנו את האוטובוסים, כי התצרוכת שלהם כל כך קטנה שלא כדאי לספל בה.

בנוגע לאוטובוסים אמרנו, כי יש להגביל את זמני הנסיעות ולהקדים את הפסקת הנסיעה. בדרך כלל כתנועה מעירונית הקדמנו את סיום הנסיעה בטעה אחת. לגבי נסיעות בינעירוניות במרחקים גדולים - חיפה-תל אביב, תל-אביב-ירושלים - הקדמנו בטעתיים. לגבי נסיעות עירוניות - תל-אביב-פתח-תקוה, חיפה-הקריות, תל-אביב-רחובות, - קיצצנו את זמני ההפסקה לא במידה שווה, כי אם בערך לטעה לטעתיים, בהתאם לכל מקום וצורכו. לגבי נסיעות בקוויים, טבתם ישנה הרכבת - חיפה-תל-אביב, תל-אביב-ירושלים, - הגבלנו גם את מספר הנסיעות של סלאוטובוסים באופן אוטובוסים - עד עכשיו יצאו כ-55 אוטובוסים בכל יום ובכל כיוון מחיפה לתל-אביב, עכשיו התקנו לוח זמנים, ויצאו רק 35 אוטובוסים ביום ובשעות מסויימות. כל אוטובוס יסע מספר נסיעות מסויים. יהיה סידור מיוחד, שהוטב יוכל לקבוע אם האוטובוס נוסע בטעות ובסדר, או שזוהי נסיעה נוספת.

אני יודע שעל ידי סידור זה אנו עושים שני דברים: בערב מחייבים את האנשים להיות בבית מוקדם יותר מאשר היו רגילים, אבל אין להם ברירה. ואומרים לי, שבאנגליה בטעות המלחמה, כשהיה חוסר בדלק, נפסקה כל התנועה בטעה 22.00, ואנו נפסיק אותה בטעה 23.30. בערים. האוטובוס האחרון צריך להמציא במסך בטעה 23.30.

טא/טר

במקומות שישנם קווים של רכבת, אנו רוצים שהאנשים ישתמשו יותר ברכבת, אם כי גם שם כוחנו ויכולת פעולתנו מוגבלים מאוד. אם המספרים שתחת ידי מדוייקים, הרי התצורה של הרכבת - כולל העברת מטאות - היא אחוז אחד.

ט. בורנבו: ידוע מהו האחוז של הסחורות המופצות ברכבת?

טר התבורה ד.צ. פנס: אין לנו סטטיסטיקה מדוייקת מה מובל ברכבת ומה בסכונות מטא, אבל ידוע לנו שאפשר להוסיף ברכבת. אין ספק שאסור וצריך להוסיף ברכבת מטאות נוספים. אנו, למשל, מובילים את כל הדלק לירושלים ברכבת ולא באוטובוסים. אבל מחיפה לתל-אביב מובילים על פי רוב בטנקרים מיוחדים. חלק מן הדלק בא גם לתל-אביב ברכבת.

אנו רוצים להרבות ברכבות לירושלים, וכדי לאפשר זאת יש להתקין שתי תחנות רכבת נוספות שעכשיו אינן פועלות - כביתר ודיר-אל-טיף. בכדי להפעיל תחנות אלו צריך לתת להן סמירה צבאית. אתם יודעים מה קרה לפני כמה ימים ליד קלקיליה. גם שם אנו עוברים ליד הגבול. ואין איש רכבת רוצה לשרת את התחנה אם אין לו סמירה צבאית. טפלנו כזה, ורק אחר כך קבלתי אסור מהצבא. אם יתחילו להפעיל את התחנות, נוכל להוסיף 6 רכבות ביום, ונוכל לרכז ברכבת את החלק הארי של המטאות שיש להביא לירושלים.

בנוגע ליחיד כלי התבורה הסמונעים, אחרי לימוד כל הנתונים קבענו סדר כזה: סכונות מטא וסכונות פרטיות, שהן צורכות את החלק הגדול בדלק - ביחד קרוב ל-25% - ייצרכו לקיים מה שאנו קוראים "יום הפ. תנועה" פעמיים בשבוע. אחד מן הימים שבת ואחרי לפי בחירה אישית. קבענו זאת אחרי סברנו את הבעיה ומצאנו, שבלאו הכי אין עבודה לסכונות מטא בשבתות, אלא - 90 - 80 אחוז של סכונות המטא אינן עובדות בשבת. מצאנו שישנן סכונות מטא רבות המסתיילות בשבת. הנהגים הם בעלי יכולת, ולא איכפת להם להוציא את הסכום הדרוש עבור בניין, וזאת רצינו לסנוע. כדי להגיע לחסכון אמיתי בסכונות מטא, צריך היה לקבוע עוד יום עבודה שבו ינחו. אנו חושבים שאפשר על ידי הסדר מתאים לאפשר בכל זאת עבודה יעילה בהעברת מטאות. אנו סבורים, שעל ידי בחירת היום הסני להפסק התנועה של סכונות המטא, אנו נותנים אפשרות של תיאום ישנן חברות כמו "סלב" שיש להן מספר רב ניכר של סכונות, והן יכולות להסדיר את העניין כך, שבכל יום יהיה מספר מספיק של סכונות בתנועה, ומספר מסויים בסנוחה.

יחד עם זאת קבענו, שאותן נקודות מורחקות, נקודות חקלאיות, שאין להן תבורה אחת מאשר סכונות מטא, יקבלו אפשרות לנסוע בהיתר כל ימות השבוע. כי אם יש צורך להעביר חולה או ענין דחוף אחר, שיעשו זאת בהיתר ולא באיסור. אבל ההיתר אינו מכוון להובלת מטאות. קשה יהיה לפקח על כך, ואנו בדרך כלל מסתדלים להתקין תקנות כאלה, שקל לפקח עליהן, אבל היתר נסיעה יתן על ידי המפקח על התעבורה, בכל הדברים שבהם אי-אפשר שלא לתת. יכולים להיות דברים עונתיים, כמו למשל עכשיו, הקציר כנגב. אנו צריכים לאפשר להוביל את התבואה הביתה. לא נהסוך את ההיתרים לכלל, אלא אם יהיו יוצאים מן הכלל לדבר מסויים ולהובלת מסויים.

מה שנוגע לחקלאות, המפקח על התעבורה יפעל על פי המלצות שמסרד החקלאות יתן. לא הוא יביא הפוסק, הוא יהיה רק המבצע, ואם יהיו עניינים הנוגעים למסרדים אחרים, מכוונת חברת החשמל, ההיתרים ייבחנו לפי המלצת מסרד המסחר והתעשייה. בדרך כלל אני משתדל לא להיות הפוסק בדבריים שאינם נוגעים למסרד התחבורה באופן אישי, כי אם לסמוך על מסרדים אחרים הממונים על ענפים מסויימים.

לגבי מכוניות פרטיות, בעלי מכוניות שמקצוע מסויים, רופאים, רופאים וטורנריים ואחרים, - ובידי ישנה רשימה ארוכה של בעלי מקצועות נוספים - לא יחולו עליהם הגבלות אלה. כן לא יחולו הגבלות אלה על מפעלי מים שעל ידי הרשויות המקומיות. כל זה ייעשה בהתאם לצורך ובהתאם להמלצות המסרדים המתאימים.

בנוגע למכוניות קבענו גם כן שני ימים של הפסק התנועה, מבלי לקבוע יום מסויים. כל בעל מונית יכול לבחור לעצמו שני ימים שבהם הוא רוצה לנוח. דרך אגב, ביחס למכוניות פרטיות בודאי ניתן היתר נסיעה לכל ימות השנה לנכים, קטועי אברים. ישנם כ-200 מכוניות כאלה. גם הסרות הדפלומטי אינו מוגבל כנסיעות אלה.

הגענו לידי הסדר עם המסטרה בדבר רישום המכוניות במספר ניכר של תחנות המסטרה, ששם אפשר יהיה להודיע על פי טופס, באיזה ימי מנוחה בוחרים בעלי המכוניות. ואז ירשמו מיד, בלי כל קושי, ברשיון מה הן ימי המנוחה שלו, והוא חייב להדביק על חלון המכונית אות שיסמן את ימי המנוחה, כפי שזה נעוג ברכב הצבאי. הטוטר יוכל על פי זה לבדוק. הפיקוח יהיה בידי המסטרה בלבד. בתקנות שאנו מוציאים ניתנת הרשות למסטרה, וכנראה, לכל קצין במסטרה לקחת את הרשיון של המכונית, ואת הרשיון של הנהג, במקרה שהמכונית נתפסה בעבירה, נסעה ביום שאסור לה לנסוע. על ידי לקיחת הרשיון נפסקת הנסיעה של המכונית הזאת לחודש ימים. ראינו, שכל דרך אחרת לא תהיה מועילה כדי לקיים את הפיקוח ולהבטיח את שמירת התקנות הללו, כי אם צריך לעשות רפורט ולהגיש מטפט, וכעבור שנה יהיה המטפט, ואז העבריינין יקבל קנס של לירה, - לא חסכונו שום דבר. בתחילה חשבנו לתת את המטכות הזאת לכל טוטר, אבל מסרד המטפטים בירד את העניין וטען שאסור לתת מטכות כזאת לכל טוטר, ועל כן הטוטר יצטרך להעביר את המכונית עם הנהג לתחנת המסטרה, וקצין המסטרה, שזוהי דרגה אחראית יותר, יוכל לתת הוראה להפסיק את נסיעת המכונית לחודש ימים.

אלה הם פחות או יותר ההסדרים שאנו רוצים לקבוע. אנו חושבים שנגיע לחסכון של 15% . שאיפתנו היא להגיע לחסכון של 20% .

היו"ר א. כהן: אני מבין שנשמע קודם את שב התיאום, מר נפתלי.

מר התיאום פ. נפתלי: אם הדיון הוא על ענין התחבורה, אין לי מה להוסיף על דברי מר התחבורה. אולם ברצוני להעיר כמה הערות ביחס לבעיית הדלק בכללה.

כל מחבתנו וכוונתנו היא, שאנו צריכים לחסוך בכל הסעיפים. אם אני רוצה, נביח, להטות את אי-הבעיות עם התוצאות כאחוזים, אינני יכול לעשות את החסכון הזה, כי מפני שזה 15% מהתוצרת הכללית, אני מגיע ל-4% חסכון בכלל. אלא אני צריך להביא בחסכון סכומות הפעולות של המטלה היא להגיע בכל הסעיפים לקיפוף של 20%, ואז אינני יכול לפסוח על אף סעיף.

אני רוצה להביא דוגמה יסנו סעיף נכבד יש התצרוכת של הצבא. בדיונים עם אנשי הצבא קבלנו את הבטחתם, סלפי תכניתם יהיה קימוץ של 20% בערך. אחד-כך יסנו סעיף התעשייה בתעשייה הדברים הם הרבה יותר מסובכים. ישנם סומחי תעשייה החוטבים, שבין 5%-10% אפשר לקמץ פטוט על ידי קפדנות צריכה, כי הגיטה היא יותר מדי בזבזנית. אבל פניה סזה אפשרי לא בכל המקומות בצורה טובה. אבל כדי להגיע לכך, יש צורך בבדיקות טכניות, מה אפשר לעשות באותם המפעלים הצורכים דלק במידה גדולה, ופה אין אפשרות - כך החליטו הסומחים, וזה מתקבל על הדעת - לתת הוראות כלליות, אלא הוחלט להתאים קבוצה של מהנדסים סומחים, כדי שיתעצו עם אנשי המפעלים החטובים מה אפשר לעשות כדי להוריד את הצריכה. לפעמים חוטבים סזה דורס הסקעה קטנה כדי להוריד את הצריכה, ולפעמים חוטבים טעל ידי העברה מסיטה אחת לטניה אפשר להגיע לקימוצים גם בלי הסקעות נוספות. פרוט הדבר טצריכים להיות בדיקה ויעוץ אינדינואלי עם האנשים המנהלים את המפעל במקום.

אנו דנים על אפשרות של קימוץ ידוע גם במטרה, אבל עדיין אין זה ברור אם אפשר לעשות זאת באותה המידה. בדברים הקטורים לסרותי המטלה בעצמה נתנו כבר הוראות בצורה פטוטה, להקציב 20% פחות סמה שהוקצב עד עכסיו. כאן הענין יפעל על ידי הקצבת האוצר לתלומים בטביל המטרדים הטונים, והסידורים הפנימיים טצריכים להעשות כדי להגיע לכך, הם חוטבים.

סעיף נכבד, אבל נדסה לי לפי הדיונים שהיו עד עכסיו, סעיף קטה הוא - צריכת החטמל. לא כל הצמצום בתצרוכת של החטמל, פירוש הדבר צמצום בדלק אם ידאגו שלא זעברו על שטיא בטעות סטויימות אין זאת אומרת הקטנת הצריכה בדלק. כדי להקיע להקטנת הצריכה בדלק בטטמל, אנו צריכים להגיע להקטנה במידה כזאת שנוכל לוותר על עבודת כטה גנרטורים, קרוב לודאי שלא נגיע לוויחור על עבודת הגנרטורים הגדולים ביותר, אבל רק במקרה שחברת החטמל תוכל לעבוד טבלי להטמט בכל הגנרטורים טעומדים לרטוטה, רק במקרה זה, לדעתי, נגיע להקטנת הטוט בדלק. אנשי המקצוע ואנשי המטרדים טצטקים עכסיו בטיוון זה והמחטבה היא בטטחים טונים לצמצם את הצריכה הן על ידי טטורים טיוחורים של טעות והן על ידי הקטנת הצריכה בטטחים שהדבר לא יפגע באופן יסיד בייצור. הדינציים הטכניים עדיין לא הסתייטו. ישנם כמה דברים פטוטים, מכל מקום לדעתי הם פטוטים, לוותר על הטמוט בחטמל על הפרטומט. אינני חוטב שדבר זה יפגע. פחיים הכלכליים. ברור, כל חבר לחוד יתן טעט מאוד, אבל כל הדברים יחד יתנו טשהו. ישנה הצעת להכניס בתצרוכת הביתית את השיטה שהיתה כבר פעם בהוראות, טבכל חדר אסור להטמט בטנורה העולה על 100 ווט.

לחטכון ניכר יכולים אולי להגיע על ידי ריכוז הייצור בנתי-החרוטת במקצועות טונים, זאת אומרת: באותם מקרים טבבית-חרוטת צריכת החטמל היא ניכרת, ובאותו מקצוע טווסק בית חרוטת זה עוטקים עוד 10 מפעלים - אני נותן רק דוגמה - כל אחד ב-40% של יכולת הייצור, הרי אם אני יכול לרכז את הייצור ב-5 מפעלים במקום ב-10, ולהטמט ביכולתם של 5 המפעלים ב-80% מיכולת הייצור, הרי על ידי כך אחסוך בצריכת החטמל במידה ניכרת.

אולי הבאתי דוגמות אלה בכדי להדגיס, שהדברים הקטורים בתנועה הם/קלים יותר מבחינת מהירות ההוצאה לפועל. עד אשר נגיע לצמצום של 20% בתעשייה, זוהי עבודה טעטית של חודטים אחדים, אבל אי-אפשר לעשות זאת בצורה אחרת אם אין רוצים לפנוע בטטק בצורה קטה.

מה הן האפשרויות הצמצום בחקלאות?

ס. בז'רנו:

סר התאום - פ. נפתלי: עד כמה שמעתי ממומחים, אפשרויות הצמצום בחקלאות הן מוגבלות מאוד. עד כמה שזה נוגע לחסמל, הרי פרט לחסמל, הצעיון הוא להתאים לעות מסויימות ולנצלן יותר. ולכן סן הדברים הנוגעים לחקלאות זהו בעיקר ענין התחבורה.

מה בדבר הציוד החקלאי?

ס. בז'רנו:

סר התאום פ. נפתלי: אינני יודע אם שרקטור מסתמסים לא לעבודת ייצור. על כל פנים, עד כמה שמעתי מהמומחים האפשרויות בטטח זה הן מוגבלות אם אין רוצים לפגוע באופן יסיר בייצור, וזה כמובן איננו רוצים.

הערה אחת כללית, סאולי אין צורך להדגישה, אבל כל הקסיים האלה אנו רואים אותם כהכרחיים, כי אנו יודעים שהטוב הקסה של מאזן הסטבע הזר לא יהיה תופעה לתקופה קצרה, אלא לתקופה ארוכה.

הינד א. כהן: בהתחשב עם הזמן - היות וסר התחבורה צריך לעזוב בטעה 12.50 - אני מציע, ללמפילפני טנסטע את סר קוזלוב, יטאלו החברים את טאלותיהם.

עדה מימון: אם תתקבל הצעה של שני ימי הפסק תנועה, הרי יצא סיהיו חמסה ימי עבודה במקום טסה - כי אני מניחה שבטבת אין עובדים - האם דבר זה לא יפגע בעובד בית-החרוטה, ואותו דבר ביחס למכוונות טסא? כן אני טואלת אם דבר זה לא יגרום להעלפת סכר ההובלה במכוונות טסא ובמוניות? יתר על כן: האם לא יהיה כל סיני מעטה סוק שחור, כי הרי את המטאות יובללו בכל התנאים?

ס. לבניא: (א) מה עושה המטטלה על מנת ליצור חסמל סלא בדרכים המצריכות טטבע חוץ?

(ב) אני מכין טהובלת התוצרת החקלאית יום יום תהיה בודאי מחוץ לכל הגבלה. האם זה נכון?

כאן בדצוני להגיד, סיס אפשרויות וצמצומים גם בחקלאות. לא מעט טיולים עוטים המטקים גם כטאין להם. טכוניות, וכטאין טכוניות הם נוטעים בטרקטורים. אני מציע לעשות חטבון בכל מסק ולהגבילו בכל מה טנוגע לדלק.

בנוגע לחטבון בחסמל, טמחתי לטמוע טהמטטלה דנה בהצעה סלא להרטות טנורות חסמל העולות על 100 ווט בכל חדר. לדעתי בטטבנו הקסה צריך להסתפק ב-60 ווט. יחד עם זאת אני חוטב טצריך להקטין את הפרטות בחסמל בצורה דרטטית.

טאלה אחרונה - מה ביחס למכוניות של חבר כנסת, האם עליהם תחול הגבלה או לא, כי הרי הם יכולים להגיד בכל מקרה טהם נוטעים בעצמי הכנסת?

ג. אבניאל:

כמוכן, כטאין בדירה, צריך להצטמצם. אבל יש לי רוטם, שכל הצמצומים האלה - הלמי ואתבדה - לא יתנו לנו בסופו של דבר ולא כלום. אינני מאמין אפילו בסיטה הסצויינת שהציעו לנו ביחס לתחבורה. אינני מאמין שזה יחסוך, למרות כל הנראה לעין, כי הרי לא יסעו בשבת, הרי יום אחד בסבוע יסתכן, אבל אתם תראו טאנסיים יסתדרו ויקחו את זה בשעות נוספות. נוסף לכך ההוצאה העיקרית איננה בתחבורה. במקום זה אני מעלה את השאלה: האם באמת לא היה כדאי יותר - אם כבר סוכרחים לעשות זאת כהוראת שעה, כי בסופו של דבר אנו צריכים לשאוף לכך שנסייג 4% מליון דולר על ידי ייצור מוגבל - לקצץ את התנועה באופן סרטטי כדי שנגייס שאמת שעת חירום. כלומר: ישנם כך וכך אוטובוסים, נוציא למשך חודשיים 20% משימום.

שאלה לטר התחבורה: הייתי רוצה לדעת כיצד מגיעים לסטטיסט קה כזאת שהביא לנו הטר, כי הרי אין רישום כמה אוטובוסים ואופנועים סתמטיים בדלק?

ד. ספיר:

איננו דנים בשאלה מבחינת ספקט יותר רחב של בעיית הסטבע הזר, ולכן כל הדיונים שלנו הם יותר טכניים. ישנה בעייה שלא שמענו עליה, והיא מסתלבת באספקט הרחב יותר - למה מתכוונת הממשלה, לסיטה לזמן ארוך או לתקופה קצרה, תקופת-ביניים?

ה. התיאום פ. נפתלי:

לזמן ארוך.

ו. ספיר:

אם זוהי התחלה למצב סיטתי, הרי יש לבטח לעניין באופן אחר מאשר אילו היינו יודעים שזה לתקופה של שלושה חודשים בלבד. ומסתם כך אינה יכולה להתקבל הצעתו של חבר הכנסת אבניאל.

בכל ההצעות שנשמעו כאן ישנם דברים שהם עניין של נוחיות או של טעסוע לאוכלוסייה. כמוכן זה אני רוצה להביע דעתי: כל מה שבא לקצץ בנחיות, שאיננה כלכלית, אינני חושב שיש צורך להצטמצם על כך ולהעמיד על כך את הדגם. אולם יש להעמיד סימן שאלה גדול לגבי כל בסיון של קיצוץ אם הדבר נוגע למסק ולכלכלה. אם מדובר על ריכוז התעשייה, אני חושב, שהספעה הכלכלית בצורה זו או אחרת תהיה חסורה יותר. היות ולפנינו אין תמונה של מסצ המטבע הזר, אני מציע לחפש אפטריות לקטוצים לסעיפים אחרים, במידה שקיצוצים בדלק עלולים לפגוע במהלך התקין של המסק, וכל פגיעה במסק אינה מוצדקת בתנאים אלה.

ז. אורי:

ביחס לשימוש במכוונות חקלאיות, לצערי הרב בוטעיים למחלבה בטרקטור ועל כן יש למצוא דרך להגבלות גם בשטח זה. יכול להיות שדוקא כאן יש מקום לכרטיסייה.

ביחס לחסמל, מדוע איננו מנצלים כוונות אחרים לאסקת החסמל, כמו מולינות, לצרכי חסמל למסק הבית? האם אין מקום לערוך רביזיה על הריכוז המופרז של החסמל בארץ, שיש בו גם סכנה סטעטיים אחרים?

ש. בן רנן:

שר התחבורה צוקפאסרן שאי אפשר לחסוך בדלק בלי להגביל את התחבורה. לדעתי, המסק שלנו בנוי בצורה מאד בלתי סתוכנת, אבל בנוי על דלק, והגבלות בדלק פירוטן - הגבלת המסך. במסק כמו שלנו כל הגבלה בדלק עלולה להביא להגבלת הייצור. בזה איני רוצה להגיד, שאי אפשר למצוא פתרון לצמצומים בתצורת הדלק. אפשר, צריך והכרחי שנעשה זאת, ופל עוד לא נעשה זאת, לא יהיה לנו מסך בריא, אבל זה קטור בסנויים המצריכים הסקעות עצומות וזמן רב. אני מקוה שהמטסלה מספלת בזה. אולם לנהוג לפי הצעת המטסלה כיום, אני חושש מאד, שזה יעלה לנו במטבע זר הרבה יותר ממה שנחסוך. אני חושב כרגע על התעסיה המייצרת לייצוא - אולי יתנו לה היתר, אבל זה אינו פותר, יש טנה טאלת ההובלה - ואני טגיע למסקנה שבצא בהפסד גדול. דברתי על ייצוא, אבל באותה מידה אפשר לדבר על ייצור לטוק המקומי.

אני רואה הגבלות למעשה רק בתחבורה. יתר הדברים אינם הגבלות, כי אם לייסוד דרכי החסכון, ולהגבלות בתחבורה יש אופי כפול: הגבלות על האוכלוסיה נמה שנוגע לנוחיותה והגבלות על הפעולות הכלכליות, ואמרתי כבר שהגבלות כאלה עלולות להתנקם בייצור.

ביחס לנוחיות, אולי בפורם זה לא יהיה זה כל כך פופלרי להגיד, אבל אני מוכרח לומר זאת: תקחו בחשבון את הנטל העצום המוטל כבר על האוכלוסיה בקרבנות היומיומיות שאנו דורשים ממנה. על ידי הגבלות אלו לא נחסוך יותר מאשר עשרות אלפי דולרים, אבל לעומת זאת נטיל על האוכלוסיה עול כבר נוסף. ההגבלות על מכוניות פרטיות ואוטובסים תיאיישאר פסיכולוגיות מאשר חסכוניות, כך אני מניין זאת. אני חושב שהפסיכולוגיה היא הפוכה.

שר התחבורה ד.צ. פנקס:

אני מבקש את סליחת החברים, אך עלי ללכת, כי עוד טרם סידעתי טאצרטך להופיע ביטיבת הועדה קבעתי פגישה דחופה, לטעה זו.

ט. וילנר:

אני מציע ששר התחבורה יענה על השאלות ביטיבת הבאה, כי אני רוצה לקבל תשובה מלאה.

היו"ר א. כהן:

לדעתי, המאמץ העיקרי צריך להיות מכוון לרכבת, כי ברכבת אנו חוסכים לא רק דלק, אלא חלקי חילוף וצמיגים. יש צורך להוסיף קרונות לרכבת. לדעתי, במוניות צריך להיות תיכנון כדי שלא תחסרנה מוניות בכלל. הוא הדין ביחס למכוונות טשא.

י. ספיר:

האם אפשר לקבל תשובה כמה מטבע זר צורך הנוסע ברכבת, בקו מסוים, כמה באוטובוס?

ד. ליבטיץ:

אני מצטרף לדעת חבר הכנסת בן רנן, שפגיעה בתחבורה הצבורית היא קשה ביותר, כי תחבורה זו היא מפתח כללי לכל מיני צרכים, וכל הגבלה אוטומטית מיכנית, מן ההכרח שתפגע בכל השטחים. צריך להודות שנפיעה באוטובוס אינה מותרות. נדמה לי, שמבחינת החשבון המסקי והכלכלי פגיעה זו תהיה קשה ביותר, ואין כל

פרופורציה בין הפגזעה הקטה והקיסוץ שזה עלול להביא

האם הביטוחי נכון את דברי הסר נפתלי, שעל ידי ריכוז מפעלי התעסיה, חלק מהמפעלים ייסגרו?

הערה נוספת שאותה הייתי רוצה להגיד בנוכחות סר התחבורה. הערה זו אינה באה להכעיס. הרכבת יכולה לטעול 7 ימים בטבוע, אך יש יום אחד שבו אינה פעילה וזהו יום השבת, וביום זה היא יכולה לפעול ביתר יעילות מאשר בימי החול, אם ישתמשו בה להובלת מטאות. לכן, אני מעלה הצעה-טאלה להפעיל את הרכבת ביום שבת.

ב. וילנר:

לפי החשבון שאפטר לעשות, התכנית הטכסיתלית בפרספקטיבה היא לחסוך 4 מליון דולר בטבע זרן סזה, החלק החסטי בתחבורה. אני מתבסס על המספרים שניתנו כאן. מטאלה העיקרית שעליה דובר כאן, היא שאלת התחבורה, כל היתר זוהי שירת העתיד. התחבורה צורכת 21 אחוז מכלל הדלק, מכאן ה-4 מליון שאני מדבר עליהם, החלק החסטי מהם זה פחות ממליון לירות. זאת אמרת, שעל ידי כל הקיסוצים בתחבורה ממטלה רוצה להגיע לחסכון של מליון דולר. אני חושב, שהזעזועים שהדבר יגרום, ולא רק החברתיים, אלא גם הכלכליים, יהיו המורים פי כמה.

ההכרזה של הסר נפתלי, שזוהי תכנית לזמן ארוך, אני מבין שהיא נובעת מתוך השערה שפנו הולכים לקראת מלחמת עולם שליטית.

ברצוני לשאול כמה שאלות:

א. האם אי אפשר למנוע את כל הצרות האלה בחי הכלכלה והתכנות על ידי העברת הסכום הדרוש לתצרוכת הדלק מתקציב הבטחון?

ידיעה

ב. הופיעה פעם/בעתונות, ואחר כך הוכחה על ידי סר הורביץ, שעמדו או חשבו לנהל סו"ס עם ברית המועצות וארצות הדסוקראסיה העממית בענין קניית דלק. איי תי רוצה לקבל אפפורמציה ביחס לענין זה, והאם נכונה הידיעה שהופיעה בעתונות.

ג. לאור המצב הנוכחי בדלק, האם דנה הממשלה באפשרויות כלכליות ומסחריות כתוצאה מדיוניה והחלטותיה של הועידה הכלכלית שהתקיימה במוסקוה?

ד. האם צמצום המפעלים בתעסיה נובע רק מטצב הדלק או זהו חלק מהתכנית הכלכלית שעליה הכריזה הממשלה?

ה. האם יש לממשלה תכניות לפיתוח הרכבת?

ו. פלדמן:

אני סבור, שבדיונים רבים שלנו בנו סובלים, כי אין לנו אפשרות להקיף את הנושא הנדון, וכן גם הפעם, בטאין לפנינו תכנית המטבע הזר.

ביחס לשבת, גם אילולא הופיעה שאלת הדלק, הרי מבחינה חברתית כל אדם צריך לנוח בשבת.

סר התחבורה סטר, כי ההיתרים ינתנו לפי המלצות ומסרדים הנוגעים בדבר. הנסיון הנוכחי, לכל מסרד ומסרד דואג לאינטרסים שלו, ועל כן ימליץ על סתן היתרים רבים, כך שלמעשה לא נגיע לחסכון.

ביחס לרכבת, אני חושב שצריך לטנות את זמני הנוסיעה, כי שמעתי מאנשים רבים שזמני הנוסיעה אינם מתאימים.

מ. קוזלוב:

בכדי להפסיק אסליות פעם אחת ולתמיד, הוצעה  
שהחסכון הכי טוב בדלק הוא לקנות דלק בזול,  
היא נכונה, אבל אילו הממשלה הייתה יכולה לקנות דלק במחיר יותר זול ולא  
הייתה עושה זאת, יש להאסימה על כך.

בעתונות נדונו סמי אפטריות: אפטרות אחת  
של קניית דלק בארצות מזרח אירופה ואפטרות סניה של קניית דלק בפרס. סמי  
האפטריות הללו באופן סחרי הן הרבה יותר גזעות מהסידורים הנוכחיים שיטנם.  
קבלנו כמה הצעות לקניית דלק מרוסניה, דלק מזוקק, ישנה מדיניות מסלית,  
סמי סנכן להגן עליה בהזדמנות אחרת, שרצוי להביא לארץ דלק גלמי. עד היום  
ישנו ברוסניה חוק, שהוצא לפני 22 שנה, האוסר על יצוא דלק גלמי מרוסניה,  
אלא רק דלק מזוקק, ועד היום לא קבלנו שום הצעה על דלק גלמי. ההצעות שקבלנו  
מרוסניה היו הרבה יותר גבוהות - אני מדגיש זאת - מהמחירים שאנו מסלמים  
פיוס. אין כל סיבה מדוע לא נפרסם את ההצעות על המחירים שקבלנו מרוסניה.

אספקת דלק מפרס הוא דבר תיאורטי. הצעה של  
קניית דלק גלמי מפרס אינה מעשית. הבעיה בעיקרית שלק היא בעיית ההובלה. עד  
היום לא נמצאו סנקרים שהסכימו לקחת נפט מפרס, ולאנו דוקא לישראל. החברה  
האנגלו-איראנית פרסמה מודעות בכל העתונים, סמי שיסא דלק כזה, הרי הוא  
נוסא דכוס גנוב וזה יהיה בניגוד להחלטת בית הדין וההגבלות האומי. ובאמת עד  
היום לא נמצאה חברה שהסכימה לקחת דלק מפרס.

גם האפטרות הסניה של קניית דלק יותר זול  
מעבדאן, אינה אפטרות מעשית. זה כל מה שרציתי להעיר בקשר עם אפטריות  
של קניית דלק זול יותר.

הערה כללית: אם פעם תנתן לכם הזדמנות ללמוד  
באופן יסודי את מבנה התצרוכת של הדלק בארץ, תראו באמת שאין אף סעיף אחד,  
שהוא סעיף מכריע. בכל תצרוכת הדלק ישנה סורה של סעיפים קטנים המצטרפים  
יחד למאה אחוז. הסעיף הגדול ביותר, זהו החשמל הצורך 20 אחוז. לכן, כל  
תכנית פעולה לחסכון בדלק סוכרחה להיות מורכבת מאחוזים קטנים. אם איננו  
רוצים לחסל ענף אחד לפסרי, הרי המסקנה תהיה, שבסעיף אחד נקמץ באחוז אחד,  
בסעיף שני בחצי אחוז ובסעיף שלישי ברבע אחוז, וכל זה ביחס יצטרך ל-15-20%.

אני רוצה להדגיש טוב פעם שהאחוזים הקטנים  
נותנים סכומים גדולים. למשל, הסכומים הפרטיות צורכות רק אחוז אחד אבל אחוז  
התצרוכת המלל התצורכת, ובערך זה 800 אלף דולר לשנה. כאשר אנו מקצצים סעיף  
זה בעשרים אחוז פירוט הדבר 800 אלף דולר לשנה. הפסקת הפרסומת  
כסלעצמה אינה נותנת שום דבר, אבל כשאנו מצרפים את כל זה יחד, הרי נקבל  
חסכון של כמה אחוזים.

אני מסכים אתם, שהאמצעים הגדולים בחסכון  
בדלק הם לאו דוקא בתחבורה. פעולה מסוימת במסדר הבטחון יכולה לתת חסכון  
לא פחות מאשר כל התחבורה לגמרי, או הקטנת פלילת הכבישים המזופתים יכולה  
להביא לחסכון לא פחות קטן. האספלט כלול בדלק, ובסנתיים האחרונות שליש  
מהכבישים שנבנו בארץ, מה שקוראים "כבישי גיטה" ליטובים, הם כבישים מזופתים,  
דבר שאינו נעשה בארצות יותר מפותחות מאתנו כמו: בלגיה וצרפת.

י. ספיר: מהי ההוצאה הכללית לזפת לכבישים בשנה?

מ. קוזלוב: 2,400,000 דולר. אני חושב שאפשר להוריד סכום  
זה למליון וחצי דולר בלי כל קושי.

אני חושב, שכבר בחודש יוני נגיע לחסכון  
כללי של התצרוכת העולה על 10 אחוז רק על ידי פעולה של גורם אחד - הממשלה,  
הקטנת התצרוכת של הממשלה - המטרה, הצבא ועבודות צבוריות.

היה גם סוג אחר של הצעות, שלדעתו, ברגע זה אינן מתאימות, הצעות על תחנות דוח. בדור, שאילנו יכולנו לתכנן את משק הארץ מהתחלה, אפשר היה להגיע לתצרוכת של דלק, שהיא לפחות בשליש אט קטנה מזו של היום. אילו סכונות מסא בנות 5 טון ומעלה היו משתמשות בדילזל, אילו גבתים היו מבשלים ובקרוסין במקום בחשמל, אילו היה לנו שירות רכבת, אילו כל בתי החרושת שיש להם דוודי קיטור לא היו משתמשים בגנרטורים של חשמל, כל מבנה תצרוכת הדלק היה אחר. עובדה, שבכדי להביא את משק הארץ למצב כזה דרושות הוצאות של מאות אלפי מליון דולרים, ואמצעים כאלה אינם ברשותנו. בנית מאות תחנות דוח, אין ספק שתדרוש הוצאה של מטבע זר פי 5 גבוהה יותר מההוצאה של הגנרטורים. ובן, כל ההצעות הללו אינן מעשיות עכשיו.

אין לי ספק שתהיה התמרמרות גדולה בצבור כתוצאה מקימוצים בדלק, אם כי קשה להגיד שבהשוואה לארצות אחרות יש לנו מספר סופרו של סכונות פרטיות. באנגליה ישנן 2,5 מליון סכונות פרטיות, נאצלנו - 10 אלפים.

מדברים על קימוצים בתצרוכת החשמל. תצרוכת החשמל הביתית היא בערך שביעית מזו שבאמריקה. אולם הצורך בקימוצים אלה אינו נא כדי להטריד את האוכלוסיה או מתוך כך שלממשלה יש נטיות סדיסטיות, והיא אוהבת לראות בסבל הצבור. אולם ברגע זה אין לנו שום אפשרות או שום יסוד כדי לממן את תצרוכת הדלק שלנו לא רק בהיקף הנוכחי של 46 מליון דולר, אלא גם בהיקף המוגבל של 36 מליון דולר. זוהי רק שאלה של הכרח, והכרח בל יגובה.

פ. גפתלי:

אני חולק על דעה אותם החברים שעושים את החשבון בצורה לזאת שטגיעים לקימוצים של 4 מליון דולר וטוענים, מדוע לא להעביר את ה-4 מליון דולר אלה מסעיף אחר, מפני שאני רואה את המצב האמיתי שלנו בתקופה הקרובה בשטח המטבע הזר בצורה כזאת, שאנו צריכים לקמץ לא רק בדלק אלא בסעיפים רבים, ואם איננו רוצים לפגוע בצורה קשה ביותר בחיים ובמשק שלנו, אני חושב, שהדרך הנכונה היא - פזור החסכון על פני כל הסעיפים, אינני יכול לומר, שאין לקנות אף סכונה להשקעות. אני חושב שיש צורך לעשות זאת בקימוצים מכסימליים בכל השטחים עד הגבול האפשרי. ברצוני לעשות את עבודת החברים קשה יותר, כי הם אומרים לי שאקח את ה-4 מליון לידות מסעיפים אחרים. אני אומר, שאין זה פתרון, כי גם בסעיפים האחרים אני צריך לקמץ, כי אנו דחוקים מעודפים באיזה סעיף שהוא.

ביחס לשאלות השונות, אינני צריך להוסיף

על דברי מר קוזלוב.

אנו חשבנו שכמה שאפשר לא ללכת בדרך של קיצוב הפיקוח, צריך לעשות זאת. על כן הופתעתי לסמוע מחבר הכנסת אבניאל גיטה חיובת לשיטה של קיצוב. אנו חשבנו שהשעה אינה מתאימה להרחיב את הקיצוב והפיקוח, וגם כדי לא להקים מנגנון חדש. חשבנו שמוטב ללכת בדרכים שאנו הצעירים, ואנו מקוים להגיע לתוצאות, התוצאות בשטחים ידועים יכולות להיות מהירות, ובשטחים אחרים - לא. אמרתי, שבתעשייה צריך לבדוק כל מקרה ומקרה וישנו חבר מהנדסים מיוחד לתפקיד זה. אינני רואה כל נימוק שעלי להאמין מהתחלה, שההצלחה יכולה לבוא רק על ידי מקודה. אני חושב, שהצלחה יכולה לבוא גם על ידי לימוד הצברים. אינני רואה פה שאלה פרינציפיות, אם ישנם מקרים ידועים שעל ידי ריכוז ספעלים אפשר להגיע לעמילות גדולה יותר, אני חושב שאנו צריכים ללכת גם בדרך זו.

איני רוצה כדגע לדון על פרט זה או אחר, אבל אני חושב, שלא צריכה להיות גישה דוקטורירית בענין וגם לא גישה כזאת לסמירה על האינסטרס של הפרט, אלא צריך לחפש את הדרך בעשיון של הרע במיעוטו, עד כמה שאפשר מגיעה קטנה יותר בחיים הכלכליים. ובדרך כלל, עד כמה שמדברים על חסכון, אני יודע מנסיוני, שאם רוצים להגיע לחסכון, צריך לחסוך גם סכומים קטנים. מנסיוני הפרטי אני יודע, שאם מישהו חושב שחסכון של 10 לירות אינו חשוב, אינו מגיע לשום חסכון, זו צריכה להיות הגישה גם במסך הכללי.

לבסוף, ברצוני לומר לחבר הכנסת וילנר, שהוא לא הבין נכון את דברי אם הוא חושב, שתכנון אלו סבוסות על הדעה שאנו עומדים לפני פרוץ מלחמת עולם, אני איני יודע על כך, התיאום שלי אינו בשטח הפוליטי, אבל כל מחשבותנו אינם קשורות לשאלה אם ומתי תפרוץ מלחמה. אנו מקוים שלא תפרוץ מלחמה, אבל מלחמה זאת אין זה גונע לשאלה זו.

ועוד העדה לחבר הכנסת וילנר, ששאל אם אנו מביאים בחסכון רק נימוקים כלכליים או גם נימוקים חברתיים אחרים. ברצוני להגיד לך, שפעם למדת תורת מדכס, שאין כלכלה טהורה, הדברים הכלכליים והחברתיים קשורים ומסולבים זה בזה.

אני מודה לשר גפתי ולמר קוזלוב. הדיון יימשך ביבוע הבא.

מר א. כהן

היטיבה נועלה בשעה 14.00