

פרוטוקול מס': 16/ב
מישיבת ועדת הכלכלה
מיום ט' באדר תשי"ג - 24.2.1953
בשעה 11.00

חברי הועדה:משתתפים:

היו"ר מ. בנטוב
ב. אבניאל
י. אורי
ס. בבה
מ. חזני
א. כהן
ד. ליבשיץ
ר. פלדמן
מ. קסיס
ש. פרלשטיין
ש. בז רנו

מוזמנים:

שר התחבורה י. ספיר

א. סיכום הדיון על סקירת שר המסחר והתעשייה;

סדר - ה י ו ם :

ב. סקירת שר התחבורה י. ספיר

היו"ר מ. בנטוב:

פותח את הישיבה.
בהתאם להחלטת הועדה מהישיבה הקודמת

הבאתי כמה הצעות לסיכום הדיון:

1. הועדה רואה בדאגה את הצמצום בייצוא
ואת העמקת המסבר הכלכלי שבא בעקבות המדיניות הכלכלית של הממשלה.

2. הועדה רואה כצו השעה את העידוד המכסימלי
של הייצור החיוני על ידי מדיניות המטילה המכוננת:

א. להבטיח זכות קדימה ליבוא חמרי גלם
וחלקי חילוף חיוניים לפני כל יבוא אחר פרט למזון ההכרחי.

ב. להמעיז לרשות החקלאות והחרושת את האסראי
הדרוש להרחבת הייצור החיוני.

ג. לנהל מדיניות מחירים שתעודד את היצרן
להגביר את הייצור החיוני.

1. למנוע יבוא כל מוצרים-מוגמרים, שמייצרים

אותם או אפשר לייצרים בארץ.

2. לעודד ולעזור לייצוא.

3. הועדה רואה הכרח לבדוק מחדש את כל

שיטת רשימות היבוא על מנת למנוע את יבוא המוצרים המוגמרים, שאפשר לייצורם בארץ, וכן להבטיח יבוא חמרי גלם וחלקי חילוף הכרחיים במקום יבוא סחורות בלתי חיוניות.

4. הועדה רואה בשיטת ריכוז כל היבוא על ידי

הממשלה את השיטה המתאימה ביותר בתקופת חירום להבטחת הסחורות הנ"ל.

5. הועדה סבורה שלא הגיע עדיין הזמן

לביטול הפיקוח על המטבע הזר, וכן לביטול או להזנחת הפיקוח לגבי רוב המצרכים החיוניים | ייצורם, שוקם ומחירם, ודרושת לאעמיד את הפיקוח על בסיס יעול.

6. הועדה סבורה שאין לבטל את הפיקוח

על הבניה ואת צו הבניה כאמצעי להגשמת הפיקוח הזה.

7. הועדה מבטת בדאגה על ביטול תיקים

רבים של עבריינים נגד חוקי הפיקוח ורואה בזה מעשה העלול לעודד ולחזק את היסודות המופקדים בחיי הכלכלה והמשק בארץ.

8. הועדה רואה בהעלאת מחירים שרירותית מטעם

פיסקליים המטן השיטה של הורדת רמת החיים של ההמונים | הגברת אי שוויון, מצוקה ומחסור לרבים, ושפע למעטים.

א. בני רוצה להעיר הערה לסדר:

חזני:

מה ההבדל בין מליאת הכנסת לבין הועדה?

הכנסת יכולה לרונן על כל ענין ביזמתה היא, ומעבירה את החלטותיה לממשלה. הועדה אינה כך, ועדה אינה יוזמת. כשמועבר לועדה ענין ציבורי מהכנסת, הרי שהיא צריכה לרונן בו ולהחזיר את מסקנותיה לכנסת. אולם הועדה יכולה לייזום דיונים על פי רצונה היא. במקרה דבן, יצאו בשתי ישיבות מענינות מאד, וטר המסחר והתעשייה לא הביא לפי שעה שום דבר קונקרטי; הוא צעמיד בעיות, ניתח אותן וענה על שאלותינו. לא דובר על כל דבר קונקרטי שנעשה על ידי הממשלה ואנו אריכים היכו לחוות את דעתנו עליו. אמנם, יש כאן שני דברים יוצאים מן הכלל, כגון - בטול צו הבניה. כאן הועדה יכולה להביע את דעתה. לגבי כל אתר הבעיות הסנויות כאן לא הביא הסדר כל מדיניות אלא רק ספיקות, חשובים וסיקולים.

ש. פרלסטין:

א. בני רוצה לקבוע שאין ועדת הכלכלה סמינדריון

שבאים לשמוע בו הרצאות שרים. לדעתי,

על הועדה להוציא מסקנות מהדיון שהיה לנו על סקירת שר המסחר והתעשייה.

ש. בבה:

מבחינה פורמלית אין רשות לשום ועדה

מיזמתה היא להביא הצעות למליאת הכנסת.

אם הועדה מתכוונת להפנות את המלצותיה לשר, הרי שהשר אינו יכול לקבל

המלצות הועדה. בכנסת הסניה עוד לא היה מקרה שעל שולחן הכנסת יונחו

המלצות של ועדה בענין שלא הועבר אליה מהכנסת. הועדה בקשה אינפורמציה

מהשר. אין שום הכרח לקבל מסקנות בענין זה.

ב. אבניאל:

כאשר הכנסת מעבירה אלינו ענין מטויים,

אנו מוצאים מסקנות ומחזירים אותן

למליאת הכנסת, וכאשר המליאה מקבלת אותן, זה מחייב את השר ואת הממשלה.

כאשר אנו יוזמים בעצמנו דיון, הרי מצד אחד עלינו להגיב על מה שנראה

בעינינו לא טוב ומצד שני, גם אם לא שמענו על דרך, מותר לנו וחובה

עלינו לסכם המלצות. נכון שבמקרה זה אין חובה על השר לקבל אותן. אבל

אנו אריכים לסכם את עבודתנו.

א. כהן:

מה שאמר חבר הכנסת בבה אינו מקבל שום אסור

מהתקדימים והפרקטיקה של הכנסת, לא הראשונה

ולא הטניה. אצטיר דוגמא, פערדעם הפנימים, גראסותו של עמר ספאר, קבלה
ממלצות ארוכות ומלאות על המסורה, וממסורה בצעה את המלצות. אנו מעבירים
את המלצות לשר, אין זה מחייב אותו, אבל זהו דוקומנט בשבילנו.

י. אורי:

מבלי להכנס לעצם הענין, אם הנוהל הוא
כזה או אחר, אני סבור שאין צורך לסכם
את הדיון שהיה לנו על סקירת שר המסחר והתעשייה בקבלת המלצות, כי זו
היתה שיחה של חלופי דעות בינינו ובין השר, אוסיף, השר החדש. לא באנו
בסיכומים סיעתיים, וגם אני כאשר דברתי את דברי ציינתי שזוהי דעתי
הפרטית.

הי"ר ס. בנטוב:

ברצוני להגיד לחבר הכנסת בנה, שהוא
חבר צעיר בוועדה שלנו ועד היום לא השתתף
בסיכומי דיונים, שעד עכשו היה בהוג אצלנו שבכל דיון רציני קבלנו
מסקנות. לדוגמה, פעילות האשראי שנדונו בוועדה על פי יזמתה, ובסופו
של הדיון נקבלה שורה של המלצות.

הדיונים בוועדה אינם באים בכדי לספק את
סקרנותם של החברים. אנו אורגן מייעץ ומעטדנו אינו צריך ליפול ממעמד
המועצה הכלכלית של הממשלה שאינה מורכבת מנבחרים העם, אלא הממשלה מנתה
את חכמיה בתור יועצים, ובכל זאת במועצה זו מעלים בעיות, מסכמים ומעבירים
את המלצות לממשלה. כשם שנהגנו לדיון דיונים אחרים, כן עלינו לנהוג
לגבי דיון זה, כי אני חושב, שבירור ללא סיכום זהו יחס של זלזול לבירור.

ב. אזניה:

מבלי להכנס לשאלה, אם אנו יכולים לסכם
מבחינה חוקית או לא, אבל בכל אופן ברור
סמותר לנו גם לא לסכם. אני רוצה שלא תתחדש הלכה, שאי אפשר לסיים סקירה
מבלי לקבל המלצות.

הי"ר ס. בנטוב:

אני מעמיד להצבעה את ההצעה לא לסכם
את הדיון.

בצעת הצבעה ע ה

- | | |
|----------------------------|-----|
| בעד ההצעה לא לסכם את הדיון | 4 - |
| נגד | 3 - |

הו חלט לא לסכם את הדיון

א. כהן:

לדעתי, החלטה זו גורמת מסיכויי הועדה
להיות איזה שהוא גורם בתור ועדת הכלכלה
של הכנסת. אני מביע צערי על החלטה זו שנתקבלה, ואני רואה בזה צעד נוסף
לשיחוקה וריקונה של הועדה מכל תכן.

ב. אבניאל:

יכול להיות שהיו שיקולים ענייניים לחלק
מהחברים שהתנגדו לסכם את הדיון, אבל לדעתי
הלכנו בדרך מאד לא טובה, גם מבחינה זו שדבר עליה חבר הכנסת כהן וגם מבחינה
אחרת, שי אינני חושב שאפשר לשלול מהצבעה, על ידי הצבעה של רוב, להביע
את דעתה אחרי שהקדישה כמה שעות לדיון על בעיה מאד נכבדה. יתר על כן,
אני מתקומם ומוחה, אינני חושב שיש פה רוב שיקול למנוע ממני להגיש סיכום
משלי. אני באופן רשמי יכול להגיש לצעדה הצעות סיכום ולדרוש להעביר
אותן לשר.

י. אורי:

אני הצעתי כאשר הצבעתי כי חשבתי, שאין
צורך לקבל המלצות במקרה זה, היות וזו

היתה רק שיחה לחילופי דעות בינינו לבין השר ולא יותר מזה.

ג. גבאי:

אני רוצה להסיר כאן רושם מוטעה שאוכנס על ידי חבר הכנסת כהן, כאילו יש לענין זה קשר עם יו"ר הועדה. אין להשוות את ועדת הפנים עם ועדת הכלכלה. בוועדה הכלכלה דנים בעניינים של מדיניות כלכלית. אולם אני אומר כי אין לראות בהחלטה זו שום תקדים. ישנם דברים שאפשר וצריך לסכם. אני רואה את תפקיד הועדה בצורה אחרת לגמרי. הועדה שלנו צריכה לעסוק בחוקים ולא לייצג ולהמליץ.

ד. חזני:

מבחינה פורמלית היה מקום לסיכום. בזה אין ספק. כאשר אני הצעתי לא לסכם עשיתי זאת לא מתוך טעמים פורמליים אלא מטעמים ענייניים, כי לא הובאו בפנינו עניינים קונקרטיים שעליהם היינו צריכים לחוות את דעתנו.

ה. יו"ר מ. בנטוב:

ההחלטה שנתקבלה כאן היא החלטה לגיטימית. אני לא קבלנו את ההחלטה שאסור לנו לסכם, ואני חושב, שהועדה לא קבלה החלטה זו. אני מבין שהחלטה זו היתה רק במקרה זה.

יחד עם זאת אני מצדיק את ההתרעמות של החברים שהתרעמו לגופה של ההחלטה, לא לסכם במקרה זה, כי לדבר זה יש טעם לרואי לא טוב. סוף סוף הקואליציה היא כאן ברוב והיא יכולה למנוע קבלת סיכומים שאינה רוצה בהם. עצם העובדה שהחברים מחליטים לא לסכם מעמידה את הועדה במצב שאינה צריכה לעמוד בו. על ידי כך אנו מרוקנים את הועדה מתכונה. ואני מציע לחברים לשקול את הענין עוד פעם, ואולי בישיבה הבאה נעשה רביזיה של ההחלטה הזאת. ואם החברים רוצים שיהיה סכום מפלגתי, יהיה זה סיכום מפלגתי; אם הם רוצים שיהיה זה סיכום קואליציוני, בבקשה, אני מוכן להיות במיפוס, אבל למען ההיגיינה של היחסים הצבוריים בוועדה, אינני רוצה לקבל את השיטה שמקיימים בירור ואחר כך מונעים קבלת מסקנות.

אנו עוברים לסעיף ב' בסדר היום - סקירה של התחבורה.

אני רוצה למלא את החובה הנעימה, ולקבל את פני חברינו לשעבר, מר ספיר ולברך אותו בשם הועדה על מבוריו כשר התחבורה. מר ספיר הוא איש ותיק של האכסניה הזו, וישב איתנו במשך תקופה ממושכת כחבר פעיל, ואנו מקווים, אנו בטוחים, שגם להבא ישב איתנו לעתים מזומנות, אם כי לא כחבר הועדה.

אין ספק שנצטרך לא פעם ללחוץ עליו ולבקש אותו, כפי שהוא עשה זאת במרץ ובכשרון לגבי שריט אחרים. אבל אני בטוח שזה לא יפריע להמשך היחסים התקינים וההוגנים גם אם לא בכל העניינים נביע לכלל הסכם. אני מקווה שגם בתורו, ישאר מר ספיר נאמן לאותה אכסניה שישב בה ושיתף אתה פעולה במשך תקופה ממושכת, ואני מאחל לך בשם הועדה עבודה פורייה והצלחה.

ז. התחבורה י. ספיר:

אני מודה על דברי הברכה. אני יכול להבטיח, כי הגישה שלי בכל אופן תהיה במידה כזו חברית, שההבדל בין המושג של חבר ועדה ושר לא יהיה גדול. אני יכול להבטיחכם, כי לא רק שאצפה ואשמח, אלא אני מוכן תמיד לכל שתוף של פעולה עם הועדה כדי להבהיר את הגעיות העומדות לפני וכדי לנסות להסביר וגם ללמוד, כי השטח שיש לי העונג המפורקם להתעסק בו, הוא שטח מאוד לא קל וגם קצת

וגם קצת כאוב, והעניינים אינם בשטח של ויכוח בין הממשלה ובין הועדה אלא בשטח של מציאת פתרון מתאים. לכן אין בו קונפליקטים של אינטרסים וגישות, חוץ מאשר חלוקי דעות צניניים או השקפות מסויימות.

אם מותר לי, אני רוצה לשאול על תכנון הסקירה. ישנן שתי אפשרויות, או שאשאל שאלות ואענה, או שאמסור סקירה על סנת שבסיומה של הסקירה תשאלנה שאלות ואכין את החמר המדויק לשאלות. לא אלעיט אתכם במקרה זה בהרבה סטטיסטיקות ומספרים ורק לאחר שתשאלנה השאלות אתן מספרים מסויקים. כרגע אקטע רק את המספרים הנתונים של המצב והבעיות.

היו"ר ס. בנטוב:

אני חושב שהצורה האחרונה היא הצורה המתאימה. כשדברתי עם השר אמרתי, ואני חושב שאני מבטא את דעת הועדה, שהיינו רוצים לשמוע סקירה על הבעיות ועל המצב במידה שהוא ברור לשר מתוך הבלטה מיוחדת של בעיות התחבורה הפנימית, שהיא בעיה של מליוני אנשים. וכמוכן, שבהמשך הדברים נרצה לשמוע על התחבורה החיצונית, "אל-על" ושירותי האניות.

שר התחבורה י. ספיר:

על המצב בתעבורה, ענין האוטובוסים וחמה לזה, אמסור כמה נתונים מספריים, והם - שכיום יש לנו סך כולל של כלי רכב - וזה בערך לסוף דצמבר - כ-41.646 מכוניות מכל הסוגים. בשטח המוניות, מבין 1984 מוניות 400 עובדות בשירות בינעירוני. כדי לקבל מושג על המצב, מספר הנוסעים היה בהשוואה של תקופה מסויימת - 1952 לעומת 1951 - הרי במרבית הקוים ישנה ירידה באופן כללי, במוניות ההפחתה היא ב-12%, מספר הנוסעים וקילומטרג', בתקופה של השוואה ספטמבר 1951 ספטמבר 1952. גם בשירות האוטובוסים - אין לי כרגע המספרים המדויקים, אבל אוכל להמציא אותם בישיבה אבאה - גם כן ישנה ירידה, וזה נתון חשוב מאד להבנת המצב.

בשטח של מספר האוטובוסים, בשנת 1952

באה לוספת של אוטובוסים והמספרים המדויקים גם כן אינם ברשותי כרגע זה. באון שלכאורה כיום המצב הוא כזה, שגם בשטח של המוניות וגם בשטח האוטובוסים וגם בהובלת משאות - ישנה ירידה גם בהיקף המשאות עד כדי כך שהמחירים של ההובלה במכוניות משא, היום הם בפועל כמעט יותר ירודים מאשר המחירים שנקבעו על ידי המפקח על התעבורה. הקואופרטיבים, החברות והגופים השונים טענו כי המחיר הרשמי אינו מכסה את ההוצאות, אבל כיום אינם באים לתובע שום העלאה, כי הם יודעים שהעלאה אין לה שום יסוד ולא תחזיק מעמד, וההתחרות בשטח זה מקיימת את המחירים ברמה יותר נמוכה מהמחירים המכסימליים שנקבעו.

הבעיה היא יותר חמורה בשטח האוטובוסים.

אני אתן לכם מספרים של עליית המחירים שפלי שהיתה בתקופה מסויימת ולאור זה אגיע לשאלה המרכזית שעומדת כיום בשטח זה. עליית המחירים מאז 1948 היתה כך: אם בסוף שנת 1947 היו, נביח, 100 נקודות, הרי היו עליות שונות בשנים 1948/49/50/51 בצורות שונות וברגות שונות של עליות. אבל כיום, אם נטווה את עליות המחירים לנומבר 1952, הרי אש"ד, הפאחדת 3 קואופרטיבים ו"דן" עומדים כיום על 230 נקודות בהשוואה למאה נקודות שהיו בשנת 1947. ב"המקשר" מירוסלים איתה עליה יותר גדולה שהגיעה עד 288 נקודות.

המחירים האלה מבוססים על בסיס של נובמבר 1952 וזה היה בנוי על העלאה של 25 אחוז. מאז ה-13 בפברואר חלו 3 העלאות, העלאה האחרונה היתה ב-25 אחוז על חשבון המחיר שהיה לפני נובמבר. זה היה מבוסס על יסוד של כל מיני בדיקות שנעשו על יצי גורמים שונים שאושרו על ידי משרד התחבורה.

ש. בז' רנו:

מה היתה העלאה במחיר הדלק?

מאז חלו שבועיים במחיר הדלק ובטוח זה נעטית
כיום בטיקה יסודית.

סר התחבורה י. ספיר:

הבעיה כיום היא זו, שהקלקולציה של כל
מחירי האוטובוסים מבוטסת כיום על יסוד מסויים מלפני 2-3 שנים שעם
שכבות שנוספו בינתיים על יסוד של חישובים מפעם לפעם. השיטה היתה זו,
שאם נניח באפריל היה איקס, באו וחשבו בנובמבר מה היתה העלאות מאז, ותקנו
את המחיר בהתאם לשבועיים שחלו. וכיום טוב פעם עומדת שאלה של תביעה בוטסת
להעלות המחירים כתוצאה מעליה בוטסת של כמה וכמה בתוכם המהורים את
הקלקולציה מאז נובטבר ועד היום.

הבעיה שעמדה לפנינו היתה, אם להמשיך
בשיטה זו או לערוך בדיקה יסודית של כל בעיית המחירים וכל בעיית המסך
של ההוגלה הצבורית על מנת לקבוע כיסוד לא רק מחיר שעלול להתננות עם
תנודות האינדקס, אלא שיטה יותר מבוטסת. וכאן ישנם כמה נתונים שאני
רוצה לעמוד עליהם.

האחד הוא, באיזו מידה יש לקבוע את
המחיר על יסוד תנאי הנסיעה הקיימים; כלומר, הכלתי בוחיים, או על יסוד
של קלקולציה שתיעשה על יסוד שיפוריה בתנאי הנסיעה, כגון נסיעה שלא
בעמידה, ויש להניח, שכיום הדבר הזה נתון, אם לא במאה אחוז, על כל
פנים במידה ביכרת.

יש גם הבדל בין הסיררת הבינעירוני והסרות
העירוני העירוני, בעיקר כבלוק גדול שנקרא תל-אביב. אין כל ספק שתנאי
הנסיעה בין חיפה ותל-אביב, מבחינת נוחיות הנוסעים, שופר כבר. הוא
הרין בקו תל-אביב-ירושלים. אבל בגוש הגדול של תל-אביב והסביבה קיימים
קשיים לא קטנים. קשיים אלה נגדמים על ידי כמה סיבות. סיבה אחת -
מספר האוטובוסים הנמצאים בתנועה. אין זה אומר מספר כולל של אוטובוסים,
כי יש מספר מסויים שמפאת מחסור בחלקי חלוף וצמיגים - לסוג מסויים
של אוטובוסים, הטאטונים - אינו יכול להכנס לתנועה. סיבה שניה - יש
מספר אוטובוסים מוכנים שהקואופרטיבים לא הוציאו אותם לתנועה מחוסר כל
ניסוק. וכאן מוצדקת הנחה מסויימת, במידה ידועה של השערה, כי הקואופרטיבים
אינם אצים להכניס מספר יותר גדול של אוטובוסים לתנועה כדי לא ליצור
רווחה יותר מדי גדולה. אם זה ענין של קלקולציה או לחץ, אני מסאיר
זאת להשערה.

אם אני מקבל את הנתונים האלה, המסקנה
היא, כי אם ברצוני להכניס שפורים בתנועה, הדבר הזה מבחינה טכנית,
בתקופה מסויימת, ניתן, כי אנו עומדים בפני הגעה של כמות מסויימות
של חלקי חלוף, חלק מהם על ידי המתן הכספי, ואולי תהיה גם אפשרות
של הבאת חלקי חלוף על ידי יבוא ללא תשלום. על כל פנים במידה כזאת,
שמסק המכוניות לתקופה מסויימת יהיה פחות או יותר מובטח.

ביחס לצמיגים המצב הוא זה, שלגבי מכוניות
לא אוטובוסים, אין חשש לאספקת צמיגים מתוצרת הארץ למכוניות קטנות בתקופה
של 6-12 חודשים. תפוקת סני בתי החרושת לצמיגים היא כמעט בסמוכים אחוז יותר
מאשר כל התצרוכת של כל מסק התחבורה בארץ לשנה. זאת אומרת, שיותר אחוז
רציני לייצוא. לעומת זאת בשארית בעיית הצמיגים לאוטובוסים, אבל לעת
עתה היא אינה הקובעת. ביחס לצמיגים למכוניות קטנות, דברים עכסו על הסרת
הפיקוח מעליהם, כי למעשה אין בזה שום צורך.

הבעיה העומדת לפנינו ברעולציה של שאלת
התעבורה בארץ היא, כפי שאמרתי, אם הגיע הזמן מבחינת דמת המסך לארגן
אותו בצורה כזאת, ולקבוע את דמת המחירים שלו כך, שהקלקולציה הבסיסית
תביא בחשבון שפור הנוחיות, ובאנו למסקנה, שהדבר הזה רצוי, גם אם
היכר הזה יחייב העלאת מחירים או בוטסת או בכלל.

הליקוי השני בתעבורה הוא ענין הצפיפות,
ובעיקר בגוש תל-אביב, וזה נובע מתוך המצב בתחנה המרכזית בתל-אביב, שהיא
נקודת התורפה של כל התחבורה בכל האזור הזה. אנו מחפשים פתרון יחד עם
עיריית תל-אביב לתיקון המצב בתחנה המרכזית, על ידי כך שאולי בוציא תחנות

מסויימות למקומות אחרים, כדי שלא יהיו פקקים הסותמים את צוואר הבקבוק של התחנה המרכזית. במידה ידועה הדבר הזה נתון. אבל הפתרון העיקרי יבוא על ידי הקמת תחנה בצפון העיר, ברחוב ארלוזורוב. אולם דבר זה נתון גם באופן ארעי. אנו מחפשים את הדרך כיצד לעשות זאת בזמן הקצר ביותר מתוך שילוב עם תכנון תחנה קבועה במקום זה ופתוך שלוב עם תחנת הרכבת שעליה אנו דנים.

אם נעשה זאת, נסיג שני דברים: א. שחלק ניכר מהקוים הנאים מהצפון, מהשרון, לא יצטרכו להגיע לתחנה המרכזית, ומן התחנה הצפונית יסתלבו קווים פנימיים לדרום. הבחנה היא שנקיים בתחנה הצפונית 2-3 רציפים אפילו ארעיים. זה משתלב עם התכנית של הרפכת בקו חיפה-תל-אביב, שכבר הוחלט עליה. ואנו ניגשים לבצוע המסך הקו צפון תל-אביב לרחבת המצעד, ואני מקווה שזה יהיה מוכן לסוף שנת הכספים הבאה, ואז אנו מסלבים כמה קווים עירוניים של תל-אביב עם התחנה הצפונית. הקמת התחנה הזו פלוס התחנה הצפונית הארעית יתנו לנו אפשרות ~~א~~ לשלב את הקווים הפנימיים של ת"א עם התנועה ברכבת בקו חיפה-תל-אביב ~~ב~~. הקווים הנאים לצפון עם תחנת הרכבת על מנת שנוסעים שלא היו נוסעים עד היום לחיפה ברכבת, יוכלו ביתר קלות להגיע באותו קו עד מקום התחנה; ג. הקווים שיבואו מהדרום יביאו את הנוסעים ישר לתחנת הרכבת, והחוזרים ברכבת מחיפה יוכלו לעבור מיד לקווים העירוניים. מזה אני מקוו להסיג שני אנשים, גם בוחיות וגם להגדיל את מספר הנוסעים ברכבת, לפחות בקו חיפה-תל-אביב.

אשר למסך האוטובוסים, אנו בודקים עכשו באופן יסודי את הקלוקולציות מתוך הנחה של מבטים של שנה מסויימת בדבר מבטחת חרוס המסך, ואנו נקבע רשימה בסיסית של מחירים לקווים טובים, אולי מתוך שובי במידת קביעת המחירים לגבי קווים מסויימים. זאת אומרת, ~~העלאה מסויימת של כל קו~~ ~~קיימת שיהיה להבטיח בקו חיפה-ת"א או בהתאם~~ ~~של כל קו~~ ~~קיימת שיהיה להבטיח בקו חיפה-ת"א או~~ בקו ת"א-ירושלים אכספרסים רק עם מקומות ישיבה, אפילו סדזמנים מראש, במחיר יותר גבוה, זה עלול לגרום להתחרות מסויימת עם הסובייטים, אבל זה עלול לתת לנו יציבות מסויימת בקווים מסויימים. אנו בודקים אפשרות כזאת, כי זה עלול להקל במידה ידועה על כל בעיית המחירים.

דבר שני, שהוא ברור - מבחינת הבעיה הזו של התעבורה הצבורית, חדש המסך זהו דבר שמוכרח להיות טובה, וההנחה היא שכל סכום שיופיע בחשבון כאמורטיזציה לא יהיה חפטי לרשות הקואופרטיבים אלא הוא ימצא באופן מסודר, אפילו בבנק, ולממשלה תהיה בקורת עליו, כי מתוך העבר אנו יודעים שלעיתים קרובות, סכומים המיועדים לחרוס המסך נוצלו למטרות אחרות.

גם בשטח המחירים, משנבוא לקבוע אותם היום, הבעיה העומדת לפנינו היא, שאנו נקבע מחיר שיביא בחשבון בטחון של חרוס המסך, בטחון של יציבות מסויימת לתקופה מסויימת. אין זה הגיוני לעמוד בכל יום שני וחמישי בפני תנודות מסויימות של מחירים. אם הדבר לא יגיע למסדים כאלה שיבידו על הקלוקולציה, למעשה הדבר הזה טובה, כי אחרת בתנאים שלנו היום - וזה תלוי בכמה וכמה דברים שיוחלט עליהם בעתיד הקרוב בכנסת - לא מן הנמנע שנצטרך לעבור סבובים מסויימים של העלאות. אבל זאת אני אומר בתוך הבחנה ולא בתוך שיטה מדוייקת. בשטח זה אנו עומדים בימים הקרובים בפני גמר הבדיקה וגם בפני הסדר. הלחץ מצד הקואופרטיבים ברור. הם סוענים שהם מפסידים ולכן יש לתקן את המחירים מיד, ואת העניינים נסדיר אחר כך. איבנו להוטים להתפס לשיטה זו. אבל אני אומר גלויות: לא מן הנמנע שההסדר הסופי לא ייעשה בין רגע ויגזול כמה זמן ונצטרך לחפש צורה המבטיחה ששוב פעם לא נהיה למסחק בידי הקואופרטיבים, כפי שזה היה בעבר, שהוסיפו מסהו ואת הבדיקה היסודית לא עשו אף פעם.

יש לי כמה הצעות בענין זה ואני מנסה לעבד אותן. לא נוכל לפתור את הבעיה על כל פרטיה במסגרת של שבועיים. אבל הכוונה היא לקבוע עכשו בבת אחת ובתקופה מסויימת שיטה מדוייקת, גם של המסך הזה, גם של המחירים, גם של הנוחיות והסיפורים, וגם של פיקוח מסודר על הממשלה על המסך הזה ועל ניהולו. אני מוכרח לומר, שמחוץ לכמה נוקודות אינני רואה התנגדות עקרונית מצד הצד הסני של המוס"ם. אחת הבעיות החמורות תהיה, על

איזה בסיס של שכר או הכנסה של חברי הקואופרטיבים לבנות את הקולקטיב?

מהו השכר החדש של חבר קואופרטיב?

ד. חזני:

שר התחבורה י. ספיר:

אין לי מספרים מדוייקים, אבל המספרים הנמצאים בידי מתקדמים ל-400 לירות לחודש, וזה בנוי על 6 1/2 שעות עבודה פלוס שעות נוספות. בענין זה יש אקרויטיקה מסויימת. היות ואני נתון באמצע המ"ס, אני מתקשה לקבוע את העניינים במלואם. שאלה זו תהיה אחת השאלות הלא קלות לפתרון, כי אחוז השכר המסתלם כשבר טהורה 50 אחוז מהוצאות הקואופרטיבים. אני מקוה שתוך שבועיים נדע בדיוק נמרץ מה המצב, ומה אנו צריכים לרצות, ואם נוכל לבוא לידי הסדר, נוכל לחשוב שיש לנו הסדר קבוע. אם לא, תעמוד שאלה רצינית, שאינני יודע ברגע זה אין נפתור אותה. בכמה נקודות יסוד, בודאי לא נוותר. על הבטחת חדוש המסך, על פיקוח על המסך וניהולו מצד הממשלה, על זה לא נוותר. אבל לא בנקודה זו אני רואה את הקשיים הגדולים.

בקשר עם הגדלת מספר האוטובוסים יש כמה הצעות, ולא רק בקשר עם השילומים. כיום קיימות אפשרויות לקבל אוטובוסים באשראי ל-4 שנים, ובאוצר יש נטיה להסכים לכך אם יוכח שיש הכרח בדבר. אולם מבחינת האוטובוסים אין לראות דאגה רצינית לגדי העמיד הקרוב. אנו מביאים בחשבון שמספר הנוסעים בתקופה מסויימת - 6 חדשים - לא יגדל בהרבה.

אם מעניינים אתכם כמה מספרים בקשר עם התאונות בדרכים, הרי מספר הנוסעים עלה מ-3740 בשנת 1951 ל-4641 בשנת 1952, אם אינני טועה עליה ב-24%; מתוך זה עליה של 10 אחוז בהרוגים; 6,5 אחוז בפצועים קשה ו-33 אחוז פצועים קל, וזה באותו זמן שהעליה במספר כלי הרכב הייתה רק ב-12 אחוז.

בקשר עם מוניות, מצאתי 2200 בקשות למספרים ירוקים שנצטברו במסך 2-3 השנים האחרונות עם תיקיה וחליפת מכתבים, ועם תלונות קשות מאד על אי מתן תשובה על בקשות. מזה מספר של 200 בקשות של אנשים שטענו כי על יסוד הודעה של המנוח פנקס, שמי שתהיה לו מכונית יקבל מספר ירוק, קנו מכוניות. במצב הקיים בשוק המוניות ברור, שכל תוספת של מוניות כיום פירושה עדעור של איזו שהיא הוגנות במסך זה מבחינת ההתחרות, ולא תביא כל תועלת, כי המצב הקיים מאזן את ההיצע והביקוש במידה כמעט מספקת את הצורך.

לאחר בדיקה מדוקדקת באתי לידי מסקנה - והדבר הזה מנוצע - כי מחוץ למספר מצומצם של בעלי מספר נקודות גדול ונפגעים של מלחמת השחרור - וזה מצטרף למספר מצומצם של 50-75 - שיוצאו בתקופה מסויימת של כמה חדשים, אנו נודיע לכל 2000 המבקשים האחרים, על ידי הודעה בעתונים, כי לתקופה מסויימת, אפילו שנה, איננו רואים אפשרות לשלם בבקשותיהם. ואם יתברר שאפשר יהיה לדון שוב בבקשות אלו, נודיע על כך בעתונות, כי אנו מחדשים את הספול וכל אחד יתבקש להודיע אם הוא מחדש את בקשתו או לא. באותו רגע שאדם יודיע שהוא מחדש את בקשתו, כל זכויותיו הקודמות שמורות על ידי כך לא נשלה אנשים. לגבי כל בעלי המכוניות האחרות שטוענים כאילו קנו על מנת לקבל מספר ירוק, נדון בהם בשלב מוקדם יותר.

להיכן נעלמו הסחירים הרשמיים במוניות?

א. כהן:

שר התחבורה י. ספיר:

מה שידוע לי הוא, שבמוניות אין הפקעת סחירים; להפך. על כל פנים, בזמנו הוזמנו מונים כדי להכניס רגולציה בענין זה, והגיעו רק 430 מונים הנמצאים בחיפה. אנו מסתדלים להזמין עוד מונים בעיקר בסביל תל-אביב, ואז אפשר יהיה להנהיג את הסיטה הזאת לגבי כל המוניות.

בקטר לחוקים ותקנות של התעבורה, חוק אחד נמצא בדיון בוועדת החוקה, חוק ומספט, ואנו מבינים עוד כמה תקנות ואולי גם תיקונים בחוק בקטר עם כמה בעיות שהתעוררו בענין התעבורה.

קטנים

יש לנו כמה הצעות לייצור אופניים/בארץ, אשר יכולים לסמט לסמפר לא קטן של אנשים אמצעי תחבורה בעיר ובמקומות הסמכיים. ישנה שאלה, באיזן מידה זה לא יגדיל את מספר תאונות הדרכים, ואוטרם לא סלא, כי בצמסות האופנע הזה היא די גדולה ואין חסס כזה, בכל אופן לא יותר מאשר אפניים.

באשר לאופניים, הרי מייצרים אותם בארץ אבל לא במיחה מספקת, וגם זה מפוצל ומפוזר. אך יש כמה הצעות של בית חרוטת אחד שיכול להסלים את החסר לגבי הקיימים.

אסתפק בעניני התעבורה בהנחות אלו, כדי

סאוכל לסלב זאת עם בעיית הרכבת.

בעיית הרכבת היא הבעיה החסור ה ביותר בכל מסק התחבורה בארץ, בגלל הסבנה שלה מבחינה גיאוגרפית. מצב הציוד, מצב המסך, היקף המטענים והנוסעים בהשוואה לסניטום של הוצאות הכרחיות וגם בעיות האדמינסטרציה - כולם במצב לא טוב. אם נזכור את הקוים המצויים בידנו, הרי הקו היטן עובר מחיפה דרומה ללוד עם ענף לתל-אביב והמסך לירושלים, ואחר כך דרומה לעזה. הבעיה של לוד היא בעייה רצינית בקטר עם העברת הנוסעים והחלפת הרכבות.

באשר להובלת מטענים בקוויים הקיימים, מטענים

אלה כבולים לסוגים מסויימים של מטענים שיט כדאיות להוביל ברכבת, והם מוגבלים לכמויות מסוימות שאפשר להוביל ברכבת ולסוגים מסויימים של לקחות שאין להם צורך בנוחיות של הנאה מדלת לדלת.

קטיים אלה אפשר להתגבר עליהם בקוויים

הקיימים על ידי שלוב מסויים של הובלה בין מכוניות מסא ובין הרכבת. פתרון יותר רציני יבוא בשעה שאפשר יהיה לחבר רכבת המובילה את המטענים למפעלים מסויימים שזקוקים לכמויות יותר גדולות. לעת עתה יכולת הרכבת להוביל מטענים היא הרבה יותר גדולה מאשר המטענים הקיימים. אנו רוצים להגביר את הובלת המטענים ברכבת, וזה בעטה בכמה כיוונים, וכיוון אחד זה עצם היבוא של המטעלה שלא כולו מובל על ידי הרכבת. המצב ברכבת הוא כזה שבשנת 1952 נגיע לגרעון של שני מליון לירות, או אולי גם למעלה מזה. הגרעון הזה נובע בעיקר מתוך חוסר ניצול של הרכבת, גם בנוסעים וגם מטענים. אבל אין לי שום ספק, שבכל תנאי יישאר גרעון. אגב! התעריפים ברכבת הם באופן יחסי נמוך, וקיימת בעיה של העלאת התעריפים שלא הועלו מאז אפריל 1952. אולם גם בהתחשב עם התוספת של הובלה במכוניות מסא, פריקה וטעינה, מחירי הרכבת הם יותר זולים מאשר המחירים במכוניות מסא.

באשר לנוסעים המצב הוא זה, שהרכבת לירושלים

מחיפה היא דחוטה, וגם יכולת הקבול ומספר הרכבות ביום הוא מוגבל. מספר הנוסעים ברכבת זו גדול באופן יחסי וגורם לדחיסות מסויימת. קו חיפה - תל-אביב תלוי הרבה מאד בתחנה הצפונית בתל-אביב. כיום הרי נוסעים לתחנה הדרומית וזה אורך 2,5 שעות. דבר זה אינו נוח לגמרי. גם כאשר נסיים את מסילת חדרה-תל-אביב אין סיכויי להגברת מספר הנוסעים, כי אי הנוחיות לרבים מתושבי תל-אביב להגיע לתחנה בצפון ומסם לבסוע באוטובוס למרכז העיר, מקשה על הנוסעים. והחטבון הכולל של זמן ונוחיות שורטים לכך שאנשים מעדיפים לבסוע באוטובוס, בפרט עכשו כאשר מספר הנוסעים בקו חיפה-תל אביב ירד. היום כמעט ואין נוסעים בקו זה בעמידה.

הגברת מספר הנוסעים בקו חיפה תל-אביב

ברכבת קטורה קשר אמיץ עם העברת התחנה לארלוזורוב. וזה ענין של 1,100,000 לירות לבנין הקו ועוד כ-350,000 לירות להפקעת קרקעות. דבר זה היה קטור כנראה עם עיריית תל-אביב בקטר עם התכנית המפורסמת של חציית תל-אביב דרומה. התכנית האחרונה שהוצעה ונתקבלה היא, שקו הרכבת יעבור מצפון ארלוזורוב לצד מקוה ישראל ויקטר את הרכבת חדרה - תל-אביב, ירושלים, באר שבע, ויעבור דרך אפיק מוסדרה דרך בת ים. זוהי תכנית

של 10-12 מליון לירות, שהתקבלה בפרינציפ.

הבעיה של הרכבת הזאת עכשו היא יותר בעיה של נוסעים מאשר של מטענים. קו חדרה תל-אביב יוסלם לא יאוחר מאשר ראשית אפריל. שאלתי את אנשי הרכבת מדוע לא יגמרו זאת עד לפני חג הפסח כדי להקל על התנועה ערב החג, והתשובה היתה: יציאה כרוך בהוצאה נוספת של 20 אלף לירות, כי אז יהיה צורך להעביר את החצץ לא באוטובוס אלא במכוניות. וכאן איה לי ספק אם זה כדאי.

הקו הקודם של הרכבת חיפה-לוד-ירושלים ימשיך להוביל מטענים. מה הגורם העיקרי היה הגורם הבטחוני.

אם אזכיר את ענין מסילת הבגב ירוצ' מצב כזה, שנקעט לאורך כל הארץ יהיו לנו שני קווי רכבת (סצור את מהלך הקוים במפה). מסילת הרכבת הנבנית עכשו היא בעיקר לשם הובלת הפוספטים והאסלג.

מה בדבר מעגן למשלוח הפוספטים? י. אורי:

שר התחבורה י. ספיר: לא נקבע עדיין המקום המדויק למעגן בשביל הפוספטים. הפוספטים לייצוא יהיו מוכנים בעוד שנתיים-שלוש שנים. כיום מדובר על פוספטים רק בשביל בית החרושת לדשנים בכמות של 300 אלף טון כולל אסלג.

ברכבת יש עוד בעיה רצינית: הקצורה עם הובלת נוסעים. אין לנו די קרונות נוסעים בכדי לקלוט אותם נוסעים שיהיו לאחר שנעביר את הרכבת לארלוזורוב. גם לאחר שיהיו לנו קרונות, מצב המסילה אינו כזה שיוכל להעביר את כל הרכבות, ולאחר זה נצטרך להחליף את מרבית האדנים בקו חיפה-תל-אביב כדי לאפשר תנועת רכבות יותר מהירה. כיום יש לנו מספר מסויים של קרונות. אנו עומדים עכשו בפני הזמנה רצינית בשביל הרכבת, כולל מספר מסויים של קרונות. ההנחה היא שבקו חיפה-תל-אביב אין צורך בכל שעות היום ברכבת ארוכה, כי מספר הנוסעים אינו גדול בכל שעות היום. באמצע היום אפשר יהיה להכניס רכבות ביניים של שני קרונות שיכולים לקלוט 400 איש. אנו עומדים להזמין כמה קרונות עם הנעה עצמית, שאליהם יצטרף קרון בלי הנעה עצמית, באופן כזה אפשר יהיה להעביר 5-7 רכבות ביום. כיום ישנם 3 דיזלים שתועלתם גדולה מאד, כי האמורטיזציה שלהם קטנה, ההוצאות קטנות, ויש חסכון רציני בדלק לעומת הקטרים הרגילים. אבל זה אינו מספיק.

אנו עומדים במחסור של קרונות גם להובלת מסאות. כבר הזמנו 215 קרונות שעומדים להגיע בזמן הקרוב, וזה במסגרת של טלווה מסויים. קרונות נוסעים אנו עומדים להזמין בין 20-12. כיום ישנם כ-25 קרונות בארץ. אנו מזמינים 50 קרונות לפוספטים באופן מיוחד. בינתיים אנו הופכים 25 קרונות רגילים לקרונות עבור הפוספטים.

המצב ביחס למסך הרכבות הוא כזה, שאיננו מספיקים לתקן את הקרונות והקטרים והמסך נמצא בהפסד. אולי נוכל להסדיר ענין זה בצורה כזאת, שנעביר חלק קטן מהקרונות למפעלים בלתי מסחליים כדי לשחרר את בתי המלאכה של הרכבת לתקון קטרים בייקר. אין כל ספק שיש בעיה יסודית של כל שיטת הציוד הזאת. יש הנחה האומר, שצריך לעבור באופן כללי לדיזלים. בכל אופן ההנחה היסודית היא, לבצל את הקטרים הקיימים כל זמן שרק אפשר.

מה תהיה מהירות הגסיעה ברכבת חיפה-תל-אביב? הינ'ר מ. כנסוב:

שר התחבורה י. ספיר: כאשר הכל יהיה בסדר, אפשר יהיה לנסוע מחיפה לתל-אביב ב-80 דקות.

במסך הרכבות, מבחינה טכנית ישנן מאות שגיאות המצטרפות לכך, שהמסך שלנו בהשוואה למסך הרכבות האמריקאיות הוא תורכי. הרכבת באמריקה בנויה על הוצאות מנהלתיות מניסליות, אבל על השקעות

הרבה יותר גדולות; כל מבנה המסילה, הרכבת, הקרונות והקטרים, הכל מסודר ואין צורך באנשים, ולכן הם יכולים להחזיק מעמד בהתחרות האיומה מצד גורמים אחרים של התחבורה. עד אשר נגיע לתיקון כל מסק הרכבות, זוהי בעיה של שנים והשקעה של למעלה מ-15 מליון לירות עד שנשפר את הרכבת פחות או יותר.

ד. חזני: מהי התכלית בזה, האם יש כאן חסכון במטבע זר?

שר התחבורה י. ספיר: הבעיה של חסכון במטבע זר בין הרכבת והאוטובוסים עדיין אינה מדויקת. יש בזה הערכות שונות. במצב הקיים של מספר הנוסעים הרווח במטבע זר בנוסעים הוא מפורק, והרווח במטבעים, ניכר. הרכבת משמשת כמכשיר רגולטיבי במסק התחבורה בארץ. אם נתקן את הדברים הנתונים לתיקון בטוח הרכבת, במסגרת של סכומים מתקבלת על הדעת, המצב יהיה אחר. אבל גם אם נגיע למצב כזה שלא יהיה חסכון ניכר במטבע זר, הרי לגבי הובלת נוסעים זה עוד כדאי, כי אתה בכל זאת יכול לתת נסיעה יותר זולה ברכבת. יש הפרס ניכר בין מחירי הרכבת למחירי האוטובוסים בקו חיפה-ת"א וקו ירושלים-תל-אביב. אנו מביאים בחשבון ספור קרונות חדשים שיהיו נוחים במידה כזו שייאפשרו לכל אדם לנסוע ברכבת.

ט. בבה: למען הגדלת הרבטביליות האם לא היה כדאי ליצור כמה מחלקות נוסעים ברכבת?

שר התחבורה י. ספיר: אפשר לעשות עוד מחלקה אחת, מחלקה שניה, אבל השאלה היא, אם לגבי מרסק כזה, בין חיפה ותל-אביב, שעה וחצי קובעת יותר נוחיות של רפוד או נוחיות של רוחה. כמובן שיש סוג מסויים של אנשים שרוצה לנסוע ובאותו זמן לעשות איזו עבודה. אנו נבחן את השאלה הזו, היא אינה פסולה.

י. אורי: מה בדבר רכבת העמק?

שר התחבורה י. ספיר: היא אינה פועלת, היא כולה הפסד. רכבת חיפה-נהריה היא מפורקת מאד מבחינת הרווח, וכדי להפסיק אותה. מקיימים אותה כי זה קשור בנסיעת פועלים מחיפה למקומות העבודה וחזרה. עמדה שאלה, אם כדי להגביר את הכדאיות של הרכבת לא כדאי לקצץ ענפים שבהם יש הפסד, אבל הפתרון לא יהיה בזה. בעיית הרכבת אינה רק בעיה של ציוד. הבעיה היא גם בעיית האדמיניסטרציה, גם בעיה של פועלים מומחים וכעיקר בבתי המלאכה, וגם בעיה של בעלי מקצועי. בעיית יעול הרכבת היא גם בעיה מקצועית וגם בעיה של ציוד. בבתי המלאכה של הרכבת הפועלים נהנים מקורסים שנעשים על ידי הרכבת ואחר כך עוזבים, באופן שאין לנו גרעין רציני של בעלי מקצוע. באדמיניסטרציה ישנם קשיים וליקויים, ונצטרך למצוא את האנשים המתאימים בין בארץ ובין בחו"ל בכל השטחים. אנו מנצלים את "סעיף 4" עם המומחים שלהם, אנו מנצלים את אנשי או"ם למטרה זו, ולגי בתי המלאכה התקרנו עם פירמה מסוימת דרום אפריקנית לשם קבלת מומחים ספציים ליעול העבודה בבתי המלאכה.

הבעיות העקרויות של הרכבת הן: א. בעיית הציווד - קטרים נוספים, קרונות מסא וקרונות נוסעים; ב. תיקונים במסילה עצמה כדי לייעל את העבודה ולהבטיח מהירות של הרכבות; ג. בעיית כוח האדם והזנהלה; ד. הגברת הקליציצטרנה; ה. הנוסעים זה נתון בידינו; בשטח המשאות זה נתון בידי הממשלה והמשק הפרטי. בכיוון זה נעשית פעולה רצינית. פה אנו עומדים בהתחרות ישירה עם מכוניות המשא. קיימת תכנית שהרכבת תתקשר עם גורמי הובלה כדי להעביר מטענים יותר קדולים מן השואל אל המקבל. אני רואה את תכנית שפור הרכבת כתכנית של לפחות 3 שנים.

א. כהן: מה דעתך על אפשרות של מסירת קונצסיה?

שר התחבורה י. ספיר: לא שללתי אפשרות של קונצסיה ונסיתי להתעניין בזה.

הייתי מבקש שהחברים ימציאו לי שאלות
בכתב על סנת סאכין את התשובות לישיבה הבאה.

היו"ר ט. בנטוב:
אני רוצה להודות לשר בעד הסקירה שהסמיע
בפנינו ובישיבה הבאה נשמע את מסך
ההתייחסות על יתר ענפי התחבורה. אני מבקש את חברי הוועדה שימציאו
את שאלותיהם בכתב לשר התחבורה על סנת סיוכל להשיב עליהן בישיבה
הבאה.

הישיבה נעולה.

הישיבה נועלה בשעה 14.00