

סא

פרדטוקול מס. 17/ב
מישיבת ועדה הכלכלה
סיום ג' טז' אדר תשי"ג - 3,3,53
בשעה 11.00

חברי הוועדה:

משתתפים:

- היו"ר ס. בנטוב
- י. אורי
- ב. אזוליה
- ש. בזרנו
- מ. חזני
- א. כהן
- ש. לביא
- ש. גבה

מנזסנים:

שר התחבורה י. ספיר

סדר-היום:

המסך סקירת שר התחבורה י. ספיר

היו"ר ס. בנטוב:

פותח את הישיבה. נשמע המסך סקירת שר התחבורה והפעם על התחבורה הימית והאווירית.

שר התחבורה י. ספיר:

לסדר ברצוני למיין, שלא קבלתי אף שאלה אחת.

אעבור בקיצור על ענין הספנות, אגיע

לנמלים ומסם לתחבורה האווירית.

הצי המסחרי שלנו מונה כיום 31 אניות, שהטונג' הברזטו שלהם הוא 120 אלף טון. ההתפתחות היא בערך כך: בהתחלה היו

4 אניות, אחר כך - 8 אניות בשנת 1950 - 20 אניות, בשנת 1951 - 28 אניות, בשנת 1952 - 31 אניות, 27 אניות שייכות ל"צ"ח והשאר מתחלק בין שלש חברות: עתיד, שופטי ישראל, רקנטי.

כמה ימאים עובדים באניות אלו?

היו"ר ט. בנטוב:

שר התחבורה י. ספיר: ב-12,521 31 היו בסך הכל 1367 ימאים, סזה 226 ימאים זרים, שמהווים 16,5% מכלל הימאים, לעומת 37,5% ימאים זרים שהיו עם קום המדינה, מחוץ לזה ישנם 300 עובדים אדמיניסטרטיביים במגזר העובדים ובעקסיין כ-300 איש העובדים בתיקון אניות.

חלקה של הספנות העברית בהובלת היבוא לארץ בשנת 1952 הגיע ל-27% ובייצוא ל-18% בלבד, כי בייצוא החברים - ענף הייצוא העיקרי שלנו - עובדות אניות זרות בעלות חזקה גדולה. נוסף לזה הובילו האניות שלנו 200 אלף טענים בין נמלי חוץ. אם כן, אם האניות שלנו מובילה בממוצע 25 אחוז של כל הייצוא לארץ, ונוסף לזה עוד 200 אלף טענים בנמלי חוץ, זה לא רע.

בתנועה הנוסעים האחוז הוא גדול יותר, ובשנת 1952 הגיע ל-66 אחוז לעומת 43 אחוז בשנת 1951 ולעומת 49 אחוז בשנת 1950. יש לנו 3 אניות של נוסעים: גלילה, קדמה וארצה.

פעולת הכשרת ימאים נעשית בשיתוף עם גורמים צבאיים - החבל הימי לישראל, "אליצור", "הפועל" ו"זבולון" המרכיזים יחד 1250 חניכים, והמססלה משתתפת בתקציבם ב-5000 לירות. פעולת ההכשרה בשנת 1952 תקיף 250 ימאים ישראלים. נוסף לזה ישנו בית ספר ימי שהוא כולו על חשבון משרד התחבורה ולומדים בו למעלה ממאה תלמידים. בית ספר זה נתקל בקשיים תקציביים ובמחסור במדריכים מקצועיים, והוא הועבר כולו לחסות המססלה והפכו אותו לבית ספר משותף לספנות האזרחי ולחיל הים. במלים אחרות, הכשרת הימאים מנוצעת ב-4 אפיקים: א. קורסים לימאים הנערכים על ידי משרד התחבורה. בשנת 1952 קוינו שלושה קורסים לחובל שני ומכונאי שני, והשתתפו בהם 22 ימאים. מאז קום המדינה היו 21 קורסים שנתנו לנו 6 רבי חובלים, 33 מכונאים ראשוניים, ישנו סוסל מיוחד הנתן סמיכות לרבי חובלים.

ב. העלאת התלמידים לאניות. זה נעשה על ידי משרד התחבורה במטרת הספלה להכשרה סדורה של ימאים. בקנה 1952 הועלו לאניות 120 תלמידים יוצאי החבל הימי לישראל. החוק המתלמדים בתקופת ההכשרה נעשית על ידי קרן מיוחדת. חברות האניות השתתפו בהכנת סקומות שיכון באניות והוצאות ההדרכה, וכל התלמידים בקלטו בעבודה, וכיום נמצאים באניות 33 תלמידים.

בשנת 1952 הגיעה ההכנסה של הצי המסחרי ל-14 מליון דולר. למעשה הסכום הוא יותר גדול, ואני מעריך שיגיע ל-16 מליון דולר; מזה: נוסעים - מליון וחצי דולר, טעני יבוא וייצוא של ישראל 10,5 מליון דולר, הובלת משאות ונוסעים בין נמלים זרים - 2 מליון דולר. צריך להניח, 50% מהסכום הזה הן הוצאות במטבע זר. ההנחה היסודית היא כי יש לחשוב את כל ה-14 מליון במטבע זר, כי אילו לא היו ספינות ישראליות היינו צריכים לסלם עבור ההובלה במטבע זר. הספנות עושה את החשבון שלמעשה זה או הכנסה או חסכון. אחרי הורדת ההוצאות בשעור של 50 אחוז, נותרים 7 מליון דולר, הכנסה בפועל במטבע זר.

ביחס להתפתחות הספנות בעתיד, הרי אם כיום אנו מביעים ל-23 אחוז מהמחזור הכללי, הרי יש להניח שמבלי

להגיע להתבקשות רצינית עם חברות זרות, ויש התנגשות כזו, ההנחה היא שאפשר להרחיב את הספנות הישראליות. אין להניח, שמבלי לגרום לעצמנו צרות, נוכל לעבור את הגבול של ארבעים אחוז, כי המושג של 40 אחוז מקובל בכל הארצות, שיותר למדינה להבטיח לעצמה. במידה שמדינה רוצה להבטיח על ידי כל מיני צורות את ההובלה בספנות שלה, אינה צוהגת לעשות זאת תחת לחץ של תנאים, למעלה מ-40 אחוז, והמדינה יכולה לתת פריבילגיות לספנות שלה. זה קשור עם תנאים מיוחדים בנמלים, רציפים מיוחדים והנחות שנתנות לספנות הלאומית ולא לספנות זרה; זה קשור עם סובסידיות מסויימות, זה קשור עם התחייבות של הממשלה את המטענים שלה להוביל בספנות שלה. אם כן, יש להניח שאפשר להעלות את הספנות שלנו ל-40 אחוז מבלי ליצור מסבר של יחסים. אם כיום זה 14 מליון דולר, הרי אפשר לעלות עד 20 מליון דולר, וזה יחייב הגדלת נפח האניות ומספר האניות.

היו"ר מ. בנטוב: האם כיום נפח האניות מנוצל כולו?

שר התחבורה י. ספיר: הנפח של האניות שלנו אינו מנוצל כולו, אבל זה תלוי בעונות. באופן כללי צריך לראות עכשו התחלה של תקופת שפר. בשנים 51-947\$, מיד אחרי המלחמה ועד 1952 היו שנות גאות בעולם ואצלנו, ואז גם הגדלנו את מספר האניות. עכשו מתחילה תקופת שפל ובכל העולם רודפים אחרי מטענים, המחירים ירדו והרווחים הגיעו עד כדי אזורי הפעמים.

יש עניין רב להכניס את הספנות הישראליות לשני קופרנטים, אבל לא הייתי רוצה להאריך את הדבור בעניין זה, כי זו היא פרובלמה מסובכת מאד. בכל אופן, כיום זהו מעמדה של הספנות הישראלית, ויש לה סיכויים להתפתחות. יש פה אלמנט מדיני שמספיע מאד, וזהו מצבנו עם המדינות הסכנות, שאין להן ספנות משלהם, לא למצרים ולא ללבנון. יש לנו מתחרים גדולים בים התיכון ואלה הם היוונים והאיטלקים. אילו היו לנו יחסים תקינים עם הארצות הסכנות, יכולות היו האניות שלנו להגדיל את התבועה שלהן הן בייצוא והן בייבוא.

הגורמים המתחרים שלנו הם היוונים והאיטלקים, שיש להם ציים מטופלים. היחסים שלנו עם הציים האטריקאיים והבריטיים הם נורמליים ולא הגענו איתם לידי התנגשות. התנגשות רצינית יש לנו עם הסקנדינביים, כי איתם אין לנו יחסי מסחר חליפין באותה מידה שיש לנו עם האטריקאיים.

היו"ר מ. בנטוב: איזה ציים מהווים את יתר ה-73% שמעבירים את היבוא והייצוא שלנו?

שר התחבורה י. ספיר: הבריטי ובחלק ניכר האטריקאי והסקנדינביים.

ד. ליבסיץ: מה עם הצי התורכי?

שר התחבורה י. ספיר: לתורכיה יש צי שלמעטה הוא מתחרה איתנו מאד, וההתחרות היא בחלק ניכר בהבדל של דמי הסוכר של הימאים. אנו מתקרבים אל הרמה הבריטית, אנו מתקרבים אל הסיא של הרמת האירופית, אנו נמוכים מהרמה האטריקאית, שמסלמים סוכר גבוה מאד, אנו פלי שנים או יותר בהוצאות ובסוכר מאשר התורכים והיוונים. בטובן זה ההתחרות היא קשה מאד עם התורכים, היוונים והאיטלקים.

ועתה אני בא לביית הנמלים, וקודם כל
נמל חיפה. נמל חיפה יש לו היסטוריה מסויימת. כיום אפשר לומר, שלאחר
הסנויים, התיקונים והקצוצים הוא יועמד על סטנדרט מסויים מבחינת
הארמיניסטרציה והעבודה. אין זה אומר עדיין שהכל בסדר.

הנמל כיום כפי שהוא הוא בעל כוח קבול
שהגיע לשיא מסויים בזמנו של קרוב ל-1,800,000 - 2,000,000 טון
לשנה יבוא וייצוא; ובשנת 1951 הגיע למליון וחצי טון. השיא של 2 מליון
טון היה בימי המלחמה, ובשנת 1952 ירד ל-862 אלף טון, ירידה של 35 אחוז.
המסוצע החדשי הוא 42 אלף טון במקום 110 אלף טון בשנת 1951.

ביחס לכל בעיית המטענים, מכל מחזור התנועה
ביבוא וייצוא 50 אחוז בא ויצא בתוך תקופה של 4 1/2 - 5 חדשים - נובמבר-
אפריל, ו-50 אחוז באתר 7 החדשים. אי אפשר לכוון את המטענים באופן שווה
בכל חדשי השנה, ולפי דעת המומחים, אי אפשר לשנות בשטח זה הרבה. וזה
גורם קובע לגבי כל התכניות שאדבר עליהן. גם בתקופה זו מן הנמנע לכוון
את המטענים כך, שלא תבאנה 4-5 אניות בבת אחת ושני ימים אחד כך לא
תבוא אף אניה. השנה הגיע הייצוא ל-208 אלף טון, מזה 185 פרי הדר ו-15
אלף טון מטען כללי. נוסעים הגיעו בשנת 1952 - 39 אלף והפליגו - 24
אלף, בסך הכל - 63 אלף נוסעים, לעומת 114 אלף נוסעים בשנת 1951, -
ירידה ב-44%.

כפי שאמרתי כוח הקבול של נמל חיפה הוא
כ-180 אלף עד 2 מליון טון. אבל גם אם נביא בחשבון את עונות השיא,
אפשר לדבר על 180 אלף - 2 מליון טון פחות או יותר באופן נורמלי. הדבר
אפשרי גם מבחינת הציוד ולעיקר מבחינת המעגנים, ההבדל הוא רק בזה, שבשעת
דחק צריך להעביר יותר אניות אל שובר הגלים ולהוביל את המטענים בסירות.
מבחינת פרי ההדבר זה יוצר בעיה מסויימת, כי אי אפשר לשלוח את התיבות
בסירה אל האניה.

בנמל חיפה התחלנו, לפי התכנית, בהרחבת
רציף שיהיה בו מעגן ל-3 אניות קטנות או שמי אניות גדולות, וזה יאפשר
לפרוק עוד 300-400 אלף טון. ואז תגיע יכולת הקבול של נמל חיפה ל-180
אלף טון פלוס 400 אלף טון, ואולי למעלה מזה.

מבחינת המחסנים, יש כיום מחסור מסויים, אבל
הוא יחסי. זה גלוייה בטדלנות של בעיית הקשור עם נמל יפו ותל-אביב. בכדי
להעביר את כל המטענים שהמעגנים יכולים לקלוט, יש צורך בגבין עוד שני
מחסנים. בשנת 1952 ייגמר בעין מחסן 14. בסליית שני מחסנים באיזור המערבי
של הנמל הושלמה ברובה. יש לבנות, שמחסנים אלה יספקו את הצרכים, אך אם
נרצה להגדיל עוד יותר את התנועה, נצטרך להוסיף עוד מחסנים. הנהלת הנמל
טיימה בנין מסבב לפעולים שיכול להגיד ארוחות ל-500 פועלים בבת אחת.
מוקמים שני מפעלי סילו, שאחד מהם מוקם על ידי חברת "דגן", לחטה, אך לדעתי
דבר זה במסך יותר מדי זמן. היו כל מיני בעיות טכניות. כל זה נשלם ונגמר
וכבר חתמתי על סדורים אחרונים בקשר עם החוזה, והעבודה החלה כבר. אני חושב
שזה ייארך שנתיים. כושר הפריקה של המסגורות הוא 200 טון לשעה וקבול
החסנה של 12 אלף טון.

מפעל אחר שנגמר עכשו זהו מפעל לתיקון
אניות. זהו מפעל מסותף להון פרטי וסולל בונה.

בעיית העבודה בנמל, עבודת הסיראות, הסבלות
הסיראות, וזה אומר העברה מהאניות שעונבות על יד שובר הגלים אל החוף,
מהרציף אל המחסנים ומהם אל הרכבת או האוטובוסים, - זוהי בעיה שהיתה קצרה
עם התכנית המפורסמת של ד"ר שטרן. העבודה בנמל, אין שום ספק שלא היתה
אף פעם מסודרת כהלכה, לא מבחינת פירון העבודה ולא מבחינת התיאום בין
הפונקציות השונות, ולא מבחינת הארגון. עבודה זו כולה נמסרה לשלוש חברות
שלמעשה היו שותפות, כל אחת באחוזים שונים. כאשר הובא ד"ר שטרן והתחיל
להכניס את הארגון החדש, זה היה בנוי על עקרון שמן ההכרח לצרף את כל
הפונקציות ליחידה אחת של פועלים, כדי שהעבודת העבין לא תמטר לידיים רכות,
אלא אותה האחריות תוטל על קבוצה אחת שתעביר את המטען מהאניה אל המחסן.

כיום החברות הללו התאחדו פחות או יותר והן פועלות לעת עתה גתור
חברה אחת. כאן מתעוררת שאלה פרינציפיונית - מה צריכה להיות סדיניות
הממשלה לגבי האובייקט הזה שנקרא העבודה בנמל חיפה; וכאן ישנן 3 אפשרויות:
הממשלה יכולה לקחת את העבודה בנמל לידיה ולנהל אותה; הממשלה יכולה
למסור למי שתמסור; הממשלה יכולה להשתתף עם אחרים בבעלות ואחריות כספית.
את התעריפים קובעת הממשלה. אבל, לדעתי, זוהי פיקציה, כי הממשלה משלמת
את ההפסד, כי השאלה קשורה לא רק עם עצם החשבון אלא גם עם בטול זמן,
כי בנמל חיפה יש גרעין קבוע בעבודה, ובתקופה מסוימת הוא בטל, וכשהיתה
ירידה בפריקה ממליון וחצי טון למליון טון זה הביא לידי הבטלה רצינית.
בזמנו, בחודש ספטמבר, נתקבלה החלטה שהממשלה תשא באחריות מסוימת של
האבטלה, וזה מגיע להרבה עשרות אלפי לירות, שנדמה לי שעד עתה לא כוסו
ויצטרכו להתכסות מהתעריפים של החדשים הבאים.

יש לי רשימה של תעריפים בנמל חיפה.
מראשון לינואר 1952 עד ראשון באוגוסט חלה העלאה ב-60%.

ש. בז'רנו:
האם נכון הוא שנמל חיפה הוא הנמל היקר
בעולם?

שר התחבורה י. ספיר:
נמל חיפה הוא נמל יקר, בזה אין שום
ספק. ממחיר המלט לייצוא שהוא 15 דולר
הטונה, 5 דולר עולגת ההגבלה בצמל. היוקר בנמל נובע מכמה וכמה גורמים,
מסובל מסויים של המנגנון, שאנו קצצנו בו עכשו באופן רציני וכן מחוץ
עצם היוקר הסורר בארץ. איננו עושים את החשבון לפי לירה-דולר. אבל הם
צריכים לעשות את החשבון לפי לירה-דולר. אולם בעיה זו של תעריפים היא
בעיה בפני עצמה.

כפי שאמרתי, העבודה בנמל מחייבת אחר
העובדים ואחר המעסיקים. לפי הצעת ד"ר שטרן הוכנסה שיטה של נורמות
ופרמיות, וכפי שאומרים המומחים, הנורמה הנהוגה ביום היא ב-20 אחוז
פחות מנורמה מתקבלת על הדעה כנורמה של התחלה. בטחצית השניה של 1952
עלה פריון העבודה באופן ניכר.

דמי ההשקיה בשנה האחרונה פחתו בהשוואה
לשנה הקודמת, כי התנועה פחתה והניהול כאן הוא יותר טוב.

באשר לאפשרויות של חלוקת הקבלנות, זה עומד
קצת בסתירה לפרינציפ של ד"ר שטרן, כי אם יש לי עניין עם קבוצה אחת, חלק
מהעבודה בעשה על ידי מכשירים טכניים, שייכים למעשה לנמל ונתנים לקבלנים
ללא כל תשלום. בקלוקוציה של התעריפים לא בכלל תשלום עבור שימוש במכשירים
המיכניים, ואז ממילא יוצא שהתעריף יצטרך להיות גבוה יותר. בעיית הצידור
בנמל חיפה, שימוש וניצולו, בעיית קביעת התעריפים ובעיית הקבלנות, ו
הן בעיות רציניות מאד, שעדיין אינן מסודרות. הקושי הוא בזה שבנמלים
אחרים כל אניה מגיעה למקום מסויים, ושם ישנם כל הסדורים הדרושים, שלא
בנמל חיפה. האפשרות של חלוקת הצידור לשימוש לאיכס קבלנים, היא בעיה
טכניקה מאד, אך אינני אומר שדבר זה גלתי אפשרי. קיימת שאלה להכריז
על מכרז, כי עד היום לא היה מכרז, התעריפים התפתחו שכבה על גבי שכבה
על איכס שאינני יודע מה היתה תחילתו. בעיה זו עומדת להכרעה בימים
הקרובים, כי אני מחכה שתסתיים העונה הנוערת בנמל חיפה. אם יהיה צורך,
אוכל בטקירה הבאה למסור מה הן התכניות המפורטות.

בקשר עם המצב הקיים, מבלי להכנס לויכוח
מדוע, שנת התקציב 1951-52 תגמר ביתרה של 931 אלף לירות. שנת התקציב
הנוסחית תסתיים ביתרה גדולה, אין לי עדיין המספרים המדויקים, אבל
היא תגיע ל-2 מליון לירות. אולם יש פה טעות; הסנה מופיע סכום מסויים
של אמורסיזציה ורבע מליון לירות קובות, כך שזה ריוח מדומה. בשנת
1953/54 יכלל בחשבון נמל חיפה תשלום עבור צידור שנרכש לנמל חיפה והגיע

מועד התשלום.

לאור מצב זה של נמל חיפה צריך לזכור את בעיית הקיטון. תכנית הקיטון בולדה בשנת 1951, בזמן העליה הגדולה כשהיה נראה שנמל חיפה לא יספיק, ואז התחילו בתכנית של נמל הקיטון, לכתחילה בתוך נמל של סירות ואחר כך, בהדרגה, נמל שיוכל לקלוט אניות בנפח של 3000-4 טון. קשרו את פיתוח הנמל הזה עם כמה תפקידים - מסחריים, תעשייתיים, נמל חפשי וחלק מסויים לחיל הים. זוהי תכנית שמקיפה 4000 דונם שהופקעו, ולפי מצב הדברים נצטרך לשלם סכום של למעלה משבי מליון לירות עבור הקרקעות בלבד. (מטביר את פרטי תכנית נמל הקיטון לפי המפה).

בצוץ התכנית של מפעל הקיטון יעלה 10-11 מליון לירות. מזה נגשו כבר לפתח את החלק עד דרך עכו. וההוצאות שהצקעו בפיתוח חלק זה תגיענה עד 31.3.53 ל- 3,150,000 לירות. נוסף לזה ישנה כבר התחייבות שלא הספיקו לשלם בסכום של 800 אלף לירות והתקשרות נוספת עם קבלן, כדי להשלים עבודה מסויימת, בסכום של 2 מליון לירות. זאת אומרת, שמבלי שתהיה אפשרות לסגרת אחרונית, 5,800,000 לירות מתוך תכנית של 18 מליון לירות, הושקעו כבר השנה בכדי לקיים התחייבויות קיימות. כדי לאפשר את ניצול הקטע 3.5 גזיפי-מחסניים, יהוש עוד מליון לירות. זאת אומרת שבסך הכל ישקיעו בו סכום של 7 מליון לירות מתוך 12 מליון לירות. למעשה יכולנו להסתפק בהשקעה של 3,5 מליון לירות ולהשיג את 3 הרציפים, כולל מחסניים ופס רכבת, אבל אני צריך להשקיע עוד 2,5 מליון לירות בשביל המסך שאינני מתכוון להשתמש בו, בודאי לא בשנה הבאה, רק מתוך כך שישנה התקשרות.

ש. גבנה:

האם אי אפשר לבטל את ההתקשרות עם הקבלן?

שר המסחר והתעשייה י. ספיר:

זה כרוך בפיצויים.

כפי שאמרת, כדי להשלים את הקטע הזה, נחוץ להשקיע עוד 3 מליון לירות, ואז הוא יעמוד לפיתוח תעשייתי ומסחרי בשביל מי שירצה לבוא. אני באתי במגע על אחריותי עם גורמים שדברו על הפיכת הענין לקונצסיה. אך אני חושש מאד, כי אפשר יהיה לעשות מה שאפשר, אם נשקיע את ההשקעה של 4 מליון לירות בהשקעה מתה לתקופה ארוכה, כי אז הדבר הופך להיות רנטבילי לתקופה יותר מאוחרת. להחכיר כאן קרקע לבעלי תעשייה ולקבל מהם סכומים מסויימים, זאת אני יכול לעשות רק לאחר שיושקעו כל 12 המליון לירות.

ש. לביא:

מה היה מתכנן התכנית הזאת? האם לא היו אלה מומחים מחו"ל?

שר התחבורה י. ספיר:

היו גם מומחים אמחו"ל, אבל בעיקר היו אלה אנשי הארץ.

העובדה היא זאת, שהתכנית הזאת עברה שלבים של קפיצות. קודם היתה סכורנת התכנית לנמל של סירות על סבת שאפשר יהיה לחסוך בנמל חיפה את מקום האחסנה.

אם אטכום את התמונה של תכנית נמל הקיטון, אני בא למסקנה, שהתכנית הזאת בשלמותה, בכספי הפיתוח העומדים לרשותנו ב-3-2 השנים הבאות, לא תוכל להסתיים. פירוש הדבר, שיש צורך לראות, לצעדי הגדול, את התכנית הזאת כנגמרת בשני הקווים שהזכרתי. מה יאגה גורל העתיד, אינני יודע. אני רואה לפני דבר אחד שאני חייב לעשותו, להשלים את הקטע שהוחל בו, וזה קשור עם השלמת בניית הרציף, המחנף והרכבת, ופה רק בגבול ההתחייבות של הקבלן. כדי להשלים את הקטע הזה אני זקוק ל-1,100,000 לירות - נוסף לסכום העומד לרשות מתקציב הפיתוח לשנת

הכספים 1953/54 - וזה מבלי לשלם עבור הפקעת הקרקעות.

ביחס לקרקע ענדתי הצעות אין להביא לידי כך שהקק"ל תקנה את כל הקרקעות מפרטים על סנת שתופיע בפנינו כגורם צבורי אחד.

קטע זה יכול להיות מבוצע עד דצמבר, ואם לא יואל יוכל להקל על נמל חיפה בעונת השיא של משלוח פרי ההדר, כי לפי התכנית בעלי הפרי מקווים בשנה הבאה לשני מליון תיבות פרי הדר, ומה יישלחו 5,5 מליון מהצפון ו-1,5 מהדרום. אם השנה יעבירו דרך נמל חיפה 4,5 מליון תיבות, הרי שערור מצוי מליון או מליון תיבות שלא יוכלו להקלסם בנמל חיפה, יוכלו להקלס בנמל הקיסון. אנשי הפרי אמנם מתנגדים לכך, אבל לא נוכל להתחשב בהתנגדות זו, אם יהיה הכרח בזה.

נמל הקיסון יוכל להעביר גם חלק ממטעני היבוא, ואז יש לי בטחון שבעונת שיא, גם אם תגדל כמות המטענים בשנה הבאה - בין היתר גם בעקבות השלומים מגרמניה - נוכל לעמוד בצפון בפני כל לחץ של מטענים.

אולם כל זה קשור עם בעיית נמלי יפו ותל-אביב

כי נמלי יפו ותל-אביב הם גם כן פרק שאיננו יכול להשהות אותו יותר אפילו יום אחד, (ואם לא לכם עמיתיהם הזכיר ששלחתי לחברי הממשלה בענין זה). נמל ת-א יעביר בשנה זו פחות מ-300 אלף טון בסך הכל. נמל יפו היה בידי "אוצר מפעלי ים" עד לפני זמן מסויים. בזמנו נתמנתה ועדה בראשותו של מר אדירי אשר סיכמה, שלמעשה אפשר להסתפק בנמל יפו בלבד, ולאור זה הציעו הפרדה, זאת אומרת, קודם כל להחזיר את נמל יפו לממשלה, והם בצעו זאת. כיום ישנם שני נמלים, שתי בעלויות, שתי אדמיניסטרציות ושני גרעינים של פועלים: בנמל יפו 350 פועלים ובנמל תל-אביב 650 פועלים, וכולם מובטחים בפני אבטלה. עוד אקבל מספרים מדויקים עבור כמה ימי אבטלה שילמו לפועלים, אין מעבירים פועלים מנמל לנמל. ואז, אם ישנה עבודה רבה בנמל יפו לוקחים פועלים מהלשכה ולא מעבירים מנמל תל-אביב. בנמל תל-אביב ישנם 120 פקידים ובנמל יפו - 50 פקידים. הציוד מחולק בין שני המקומות. זהו מצב אבסורדי. אני מעריך את ההפסד שאפשר לחסוך על ידי אחד שני הנמלים בלפחות רבע מליון לירות בשנה. וכאן עמדה שאלה: הנחוצים שני מעגנים אם לאו. שאלה זו קשורה עם הבעיה כמה יקלטו הנמלים בצפון.

אם אני מביא בחשבון את נמל חיפה במצבו הנוכחי עם אפשרות של הרחבה, ואם אני מביא בחשבון מסהו ביחס לנמל הקיסון, אני רואה את תמונת נמלי יפו-תל-אביב בצורה אחרת. צניחה לבדוק מהו המצב בנמלי יפו-תל-אביב, למה אני יכול להגיע במצב הקיים, בציוד הקיים, במעגנים הקיימים, בים הקיים עם חשבון זה או אחר של סערות, לידיעתכם; מבחינת הסערות קיים הבדל קל בין נמל יפו ונמל תל-אביב - הסערות בנמל תל-אביב הן ב-7 ימים יותר מאשר בנמל יפו. שני הנמלים ביחד יכולים לקלוט 600 אלף טון בתקופה של 4-5 חדשים. בנמל יפו נמצא כיום חיל הים שגודל איכס מטרים, מחסנים ושטח פתוח. נסיתי להוציא את חיל הים, אך התברר לי, שכדי להוציא מנמל יפו יש צורך להשקיע 3 מליון לירות במקום אחד במשך שנתיים. אילו היה חיל הים עובר לאיזה מקום שהוא, היה זה רצוי מאד, כי המעגן ביפו יותר טוב מאשר בתל-אביב, הוא גדול יותר והכביסה אליו טובה יותר. מחסנים מסורים ביפו, בתל-אביב, באופן יחסי, יש יותר. ציוד יש בנמל יפו ובנמל תל-אביב. ההדגשה על נמלי הדרום נובעת מתוך כך, שרוב המטענים המגיעים מיועדים לדרום, כי מרכז הישוב נמצא בדרום. אם פורקים את המטענים בצפון, צריך להוביל אותם דרומה, וזה יקר. אולם עשיתי חשבון, שבמידה שנוכל להעביר את המטענים כרכבת, אין זה הפסד, אלא רווח.

על כל פנים, מה שנוגע לשני הנמלים, באחי למסקנה אחת - להמשיך בשתי בעלויות, שתי אדמיניסטרציות ושני גרעיני פועלים לשני המעגנים יפו ותל-אביב - זה אבסורד. על כן יש לאחד את שני הנמלים

לבעלות אחת והנהלה אחת, כי הנהלה אחת ובעלויות שונות אינן סטייקות, כי אז מה שלא יהיה מנהל אחד ישתדל לסדר כך שאחד מהנמלים יפסיד, וכך היה בעבר. יש לרכז את האדמיניסטרציה ולהעביר את מרבית המטענים ליפו עם העברת חלק מהציוד לנמל יפו. מה אני מקבל על ידי כך? טאז אני יכול לחלק את סוגי המטענים בין שני הנמלים, וזה ניתן אפילו עד כדי כך, שאותה אניה העוגנת ביפו יכולה להוביל לנמל תל-אביב סוגים מסויימים. אני רוצה להציע לכוון לנמל תל-אביב אותם סוגים של מטענים שאינם קשורים עם אדמיניסטרציה מטורבלת, כמו חיטה שהממשלה מביאה, שזהו דבר אחד הארוז בטקס, או עצים וטחורות אחרות שמיועדות מלכתחילה לאחסנה, ולא להעברה יסירה. אני יכול אפילו להניח שאפשר יהיה לרכז בנמל תל-אביב טלוח של פרי הדור....

האם זה ניתן להסדר?

י. אורי:

שר החבורה י. ספיר: בהחלט. על ידי כך אני מרכז את האדמיני-
סטראציה בנמל אחד ומקיים גרעין פועלים
אחד לשני הנמלים, ועל ידי כך אני יכול גם לשחק את נמל תל-אביב במסך
7 חדשי השנה, אם יהיה צורך בכך. כיום אני מקיים אדמיניסטרציה של
120 מקיידים לסטן שנה שלמה. שני משוכנע שעל ידי כך אוכל לחסוך 30% לא
פחות מאשר רבע מליון לירות, אולי גם יותר.

אם אני מסלים את התמונה הקיימת, המצב
הוא כזה, את הקטע הזה של נמל הקיסון אני מכורה לסיים, בגבולות
הסכומים שיעמדו לרשותנו, וזה ניתן לי אפשרות להעביר לכאן מטענים
ופרי, ואז אני מבטיח את עצמי מפני לחץ, בנמל חיפה. ואז נמל יפו-תל-אביב
מצוי בידי לרובלציה לפי הצורך, אם יהיה כדאי להעביר לדרום יותר, אם
יהיה הכרח להעביר לדרום יותר, אני מעביר. גם אם אינני מוציא את חיל
הים מנמל יפו, הרי כאשר מעביר מטענים לנמל יפו-תל-אביב אוכל להתקין
את העבודה בצורה כזו שבאותם התנאים אפשר יהיה לפרוק 420 אלף טון.
החסכון בפועלים יתבטא בכך שבמקום 350 פועלים בנמל יפו ו-650 פועלים
בנמל תל-אביב, מקיים גרעין של 500 פועלים בסביל שני הנמלים.

דמת השכר של הפועלים בנמלי יפו ותל-אביב
אינה מצויה בעבודה בארץ. השכר בנמלים אלה גבוה מזה הקיים בנמל חיפה.
"אוצר מפעלי ים" התחיל בזה ואחר כך המשיכו. גם בשטח זה יצטרך לבוא
שנוי. סבל רגיל בנמל יפו, בשביל עבודה של לא יותר מ-18 יום בחודש,
מקבל קרוב למאתים לירות.

בענין הבעלות על נמלי יפו-תל-אביב ישנן
שלוש אפשרויות: או שהממשלה תרכוש את "אוצר מפעלי ים", או שהנמלים
ישארו בבעלות "אוצר מפעלי ים" או שתוקם חברה שתהיה משותפת, לפי
המצב הקיים, ללא השקעות חדשות. ההצעה היחידה שבאה בחשבון - ועל כך
באתי בדברים עם "אוצר מפעלי ים", וזה נראה להם - להקים את החברה.
בדרך כלל יש הצעה להקים רשות בנמל. זו תהיה רשות מיוחדת שתורכב
לפי פרינציפ מסויים עם טוענה, לא כל כך מייצגת אלא בעלת דעה של אנשים
בעלי ידיעות וטומחים.

בנוגע לסדורים שהיו בנמל חיפה, אני מצאתי
דו"ח של ועדת סלומון שהציעה כמה סדורים. מה היה בנמל חיפה? פעלו בו
מחלקת המכס, מחלקת העליה, מחלקת משרד החקלאות ועוד ועוד מחלקות שונות,
היתה בלי ספק כפילות מרובה בפונקציות השונות. גורמים כמו משרד החקלאות
ומשרד הבריאות, גם הם היו יותר מדי מטורבלים בתוך העניין הזה, בשעה
שתפקידם מצומצם. וכאן באה הצעה להקים רשות אחת שתאחד את כל הפונקציות
הללו. היתה גם שמירה מיוחדת של המכס, שמירה מיוחדת של הנמל ושמירה
מיוחדת של המשטרה, וכל אחד דאג לשמירה, וכל אחד נכנס לתחום השני,
והתוצאה היתה שהיו יותר מדי שוטרים ופחות מדי שמירה. אני בדקתי את
העניין במקום, יסבתי 6 שעות בנמל חיפה - בנוסף לכמה שעות עם ועדת סלומון
ובנוסף לכמה שעות עם ועדת לבון - באתי לידי מסקנה, סיכמתי אותה, ובזה
העניין נגמר: המכס ממלא פונקציה של מכס ולא של שמירה, הוא מקבל לידו
את כל הכרוך במניפסטים. ביחס לשמירה, הצעתי למשטרה לקבל לידיה את

הסטירה כולה. היא סרבה. באתי לישי הסכם שהסטירה תעשה על ידי חטיבת
נוטרים מוטבעים אבל הנתונים לפקודת קצין מסטרה המוטאל למנהלת הנמל
עם צירויים, כי אמרתי שאני רוצה מטמעת מסטרית וסדר מסטרתי. ההוראות
נתנות על ידי מנהל הנמל, אבל נתנות לקצין המסטרה והוא מבצע אותן. ההצעה
נתקבלה, הקצין מונה ועכשו מרכיבים את החטיבה. לתוך אלת' שהיו. כל הסדר
הזה פלוס הקצוצים האחרים מביאים לקצוץ של 200 איש מתוך מספר כולל שעד
היום אינני יודע לקבוע אותו. נתקן מופיעים 750 איש ובמציאות היו 900.
כיום קבענו כמה אנשים יהיו, ויותר לא יהיו. אם תשוו את המספרים תקבלו
רושם שאין קצוץ, אבל בפועל יש קצוץ של 200 איש לפחות.

היה לקוי גדול בקשר עם מניית הכסויות
היגדרות מהאניות. עכשו קבענו מונה ומה שהוא רושם זה מה שהוא קבל. על יסוד
זה מתנהל המניפסט והמחסן. אם יש טעות סבור, זה עובר תחת שמירה למקום
מיוחד.

אני מניח, שההסדר שנעשה בנמל חיפה הוא
כיום היסוד לשיפורים שיבואו בעתיד. כל מה שאמרתי על הנמלים, הרכבת
והתעבורה, כל הדברים שהזכרתי הם למעשים יוצרי הבסיס. במידה שאני
נתקל בבסיס זה בליקויים, אני משתדל לתקן אותם. מכאן והלאה מתחילה עבודה
שיטתית של בדיקה ויעול על המסך, איך להוזיל את המחירים בנמל חיפה, איך
לארגן את השירות יותר טוב. בחורף זה, השירות בנמל חיפה היה, כפי שמנסים
לי, פחות או יותר מטביע רצון. הוא אדילן בענפים האחרים. מה שהעסיק אותי
בשני החדשים הראשונים היה לא הפרטים של הנוהל והיעילות הטוטפת אלא המבנה
היסודי שבלעדיו אינני מתאר לעצמי הנהלה מסודרת.

חזני: מה המצב ביחס לגניבות בנמל חיפה?

שר התעבורה י. ספיר:
אינני יכול לקבוע בדיוק נמרץ מה היה היקף
הגניבות בנמל חיפה. כיום אינני שומע תלונות
על גניבות. אבל אם תטאל אותי, אם אני ערב לכך, אומר לך שלא.

ביחס לרכבת אני רוצה להוסיף כי אני עומד
לקצץ את רכבת הנגב בשליש. במלים אחרות זה אומר, כי לא נהיה מוכנים
ברכבת לפוספטים לפני 3 שנים. ישבתי עם מר בלומנפלד והתברר לי שלכסויות
גדולות של פוספטים שמהיינה מיועדות לייצוא לא נגיע אלא רק בעוד 4 עד 6
שנים.

ברכבת הנגב יש קטע אחד שיתקשר עם רכבת
ירושלים. הוא אמנם יעקוף חלק מסויים ועל ידי כך ירוספו 2-3 ק"מ אבל
הרכבת תסע יותר טוב בקו תל-אביב ירושלים. זאת נוכל לבצע בסכום של
350 אלף לירות. את האדנים לקר זה אנו מקבלים בהלוואה ספינלנד ואת הפסים
נוכל להשיג בארץ.

בקשר עם התעבורה, אנו עומדים לסיים את
קביעת העובדות עם הקואופרטיבים כדי להגיע למסקנות. דבר אחד ברור - כל
תכנית תהיה קטורה עם שיפורים, והשיפורים מכוונים בכמה כיוונים, גם לגבי
נוחיות הנוסע במכונית, גם לגבי התור וגם לגבי הצפיפות. המענין הוא שתעמוד
לפני כולנו שאלה רצינית - שכרם של הנהגים המהווה בערך 50 אחוז מכל
חשבון הנוצאות.

בעיה שניה בקשר עם התעבורה היא בעיית
האמורטיזציה, וביחס לכך נטלתי לעצמי את החרות להודיע לקואופרטיבים שאציע
פריבציה כזה: מנכים אמורטיזציה ומכניסים לקרן מיוחדת, שתהיה בפיקוח
הממשלה, בגבול המכוניות הקייפות. יש חשש כי עד אשר יבצלו את הכסף הזה
לרכישת מכוניות חדשות, עלול ערך הכסף לרדת. אני אמרתי שאציע, שהממשלה
או הצבור יבטיחו את שלימות ההון בזה, שבאם אני לוקח מכונית של 20 אלף
לירות ועושה אמורטיזציה של 7 שנים, וכתום 7 שנים אעמוד עם 20 אלף לירות
ומכונית תעלה 30 אלף לירות, אני מבטיח שהקולציה של המסך תכסה את
ההפסד הזה. הצבור מוכן ליתור זה מראש כדי שיהיה טובתח שהמסך הזה יישאר

בסלמותו. אני נבגשתי לענין מתוך הנחה, שיהיה זה ויתור של הצבור לבעל מטק מסויים, אבל היות והוא בעל אופי מסויים, אמרתי שלזה אני טובן.

בעיה אחרת היא הרכב הסכר של חברי הקואופרטיבים, וכאן יש הבדל בין דן לאש"ד. המסקנת הטורכבת טכל מיני נתונים, שביניהם ישנו אחד שנקרא טעות נוספות, שאיננו ברור, ודוידנדה להו המוסקע על ידי החברה, מגיעה ל-400 לירות לחודש עבור 6.5 טעות עבודה ליום, וב"דן" ל-320 לירות לחודש עבור 7 טעות עבודה ליום. על יסוד זה מבוטסת כיום הקלולציה שלהם. היה דבר נוסף שהופסק לפני כמה זמן והוא, שחברי דן קבלו דמי כלכלה, כאילו היו נוסעים מחוץ למקום.

היה סעיף נוסף שהוסכם בין ההסתדרות והקואופרטיבים על דוידנדה על ההון על בסיס של 5000 לירות המגיעה ל-8 אחוז, וזה נקרא "מטק". ונוסף לזה היה סכום של 22 לירות רווח. הם טענו שזה בא לכסות את ההפרש שבין העלאה להעלאה. אמרתי להם למחוק סעיף זה. אם אני מקבל את כל הקיצוצים שעשינו אותם, מבלי לפגוע ב-350 ו-300 לירות, הרי הקלולציה שאה מבכל אופן יש הכסף של 8 אחוז באש"ד וקצת יותר בדן.

אנו עומדים עכשו להגיע למיכומים. הבעיה איננה קלה, כיי בין משכורת של 250 לירות ו-350 לירות או 300 לירות הוא קובע את גורל ההפסד, כי ההפסד בגבולות של 8-10 אחוז הוא בערך ההפרש בין 250 ל-300 לירות. אני הודעתי לקואופרטיבים שאנו נדפס בעצמנו את כרטיסי הנסיעה, והם לא נבהלו. השאלה, אם בתוך קלולציה זו או אחרת להביא בחשבון העלאה שהיא כמעט ודאי או להשאיר את הדברים כפי שהם ופתאום אחרי חדשים טוב יהיה צורך לחזור ולדון בדבר, אני שואל אותה היטב. בכל אופן, במסגרת זו בתוך הענין. אני יצאתי מנקודת הסקפה זו: אני מפריד בין ההכנסה על ההון המוסקע, בין האמורטיזציה של הטק ובין השכר שאדם מקבל כעובד. אם האגוד המקצועי קבע את המשכורת של הנהגים, אני מקבל אותה. אך מתברר שהאגוד המקצועי קבע להם בזמנו משכורת כזו, טעולה על המשכורת של כל הנהגים השכירים בארץ. זאת אמרת שאני צריך להוריד להם מהשכר שנקבע על ידי האגוד המקצועי, וזה מהווה לפחות 40-50 לירות לחודש.

אנו בפסיק עכשו ובישיבה הבאה נשמע את המסק המסידרה על התחבורה האווירית.

היו"ר מ. בנטוב:

הישיבה ננעלה בשעה 13.30