

771

מדינת ישראל

הכנסת

בש/שב

פרוטוקול מס. 118

מישיבת ועדת הכספים, שנתיימה
ביום ד', ו' באלול תשי"ב (27.8.52) ג-8.30.

נוכחים:

- י. גורלי - יו"ר
- ק. לוז
- ש. דיין
- א. ציזלינג
- ס. סנה
- ח. אריאב
- י. רוזק
- ז. סנזאייב
- ח. לנדאו
- י. פורדד
- י. אפרתי
- ס. קלמר
- ד. הרצפלד

מסרים:

- א. גנזאובסקי
- ז. שפר

מזמנים:

- סד אשכול
- סד זגבי
- סד ליכטנשטיין
- סד חופי
- סד דורון
- סד בזק
- סד האוצר
- החשב הכללי
- מסד המסחר והתעשייה
- מסד התחבורה
- מסד התחבורה
- מסד המזכיר

סדר היום:

- א. תקציב הפיתוח 1952/53
- ב. תשובות סד ליכטנשטיין, מסד המסחר והתעשייה.
- ג. סקירת סד חופי, מסד התחבורה ותשובות לשאלות.

היו"ר י. גורלי:

אני פותח את הישיבה.

בש/טב

א. תשובות טר ליכטנשטיין לטעמי התעשייה בתקציב הפיתוח.

טר ליכטנשטיין:

בכמה שאלות עוררו את שאלת ההון החוזר. זוהי בעיה חשובה, ואין אנו סתעלמים מן הצורך בהון חוזר, אך אנו מסרטים את הוראות של המסחר התעשייה כך שתקציב הפיתוח מיועד רק למפעלים חדשים ולהרחבת המפעלים הקיימים, אך לא למטרות הון חוזר. מאחר שנאמציאלה עקרונית, יכולים חברי הוועדה לסאול את של האוצר בענין זה.

טר זנגי:

טר האוצר הודיע אתמול שיתכן שיקחו בחשבון את שאלת ההון החוזר גם בתוך תקציב זה.

טר ליכטנשטיין:

חבר הכנסת קלמר שאל, מדוע הוקצב מטבע זר למפעלים מבלי להבטיח שיהיה להם המטבע המקומי הדרוש. בקשר לזאת, ברצוני להזכיר שבחודשים האחרונים חלו שינויים במדינה עקב שינוי השערים והתייקרות הטחירים. לכן, אדם שערך לפני 6 חודשים תכנית ל-100 אלף לירות, למשל, זקוק עתה ל-200 אלף לירות, ונוצר, לכן, חוסר בכספים לצרכי פיתוח. גם אלמלא זאת, ישנם סקרים שאין לדרוש מהמסקיע כסף חוץ כסף מקומי. קיים, למשל, מפעל הנייר האטריקאי-ישראלי, שבמשך השנים יספק חלק גדול מתצרוכת הנייר, ובמשך הזמן אולי יוכל לפעול מבלי להזדקק לחומר גלמי מחוץ-לארץ. יוזמי המפעל הודיעו, שהם מסקיעים 2 מליון דולאר, אך יש להם גם צורך במליון לירות ישראליות, והמטסלה הסכימה להמציא סכום זה.

חבר הכנסת סוזאייב העלה את שאלת חוסר התיאום בין הקצבת מטבע החוץ וכסף מקומי. בדרך כלל, כאשר אדם בא ומבקש מטבע חוץ, מבקשים ממנו הוכחות על יכולתו לביצוע התכנית. אך כפי שאמרתי, הסתכנו קצת העניינים לאחר המדיניות הכלכלית החדשה.

חבר הכנסת סוזאייב שאל בדבר התכנון בתעשייה.

זוהי שאלה שטר המסחר והתעשייה טיפחו לה חשיבות רבה. ישנו אדם במסדר המטפל במיוחד בשאלות התכנון. הוא עובר על תכנית הייצוא המצוטטמת, ובדק אילו דברים אפשר לייצר בארץ בהוצאת מטבע זר קטנה יותר. אולם עבודה זו נעשית בקצב איטי, ועומדים עכשיו להרחיב את המסגרת ולהקיס גוף של טומחים, כדי להבטיח את הניצול היעיל ביותר של תקציב הפתוח ושל מטבע החוץ.

תיאום בין הקצבות והסקעות חוץ:

גם דבר זה נמצא במיפול נסרץ. מנהל מרכז ההסקעות נמצא באמריקה, ואחת ממטרות נסיעתו היא גיוס הון על מנת שנוכל להקסין על ידי מסקיעים את ההקצבות מהקרנות העומדות לרשות המטסלה. יש רצון להגיע לידי כך, שלא תינתן שום הקצבת מטבע זר לצרכי פיתוח, אלא אם מקבל ההקצבה יטיב מסקיע הון מחוץ לארץ. דבר זה אינו כל כך פשוט, כי אם מסקיעי ההון מוכנים להסתתף בהקטת מפעלים חדשים, אין הם מוכנים תמיד להסתתף בהרחבת מפעלים קיימים תמורת קבלת אחוז קטן במפעל.

חבר הכנסת לוז שאל בנוגע לקונסורציום.

זוהי קרן שזותפת שנוסדה עוד בתקופת הסוכנות על-ידי בנק אפק, שהיתה נותנת הלוואות 50% על חשבון הבנק, 40% על חשבון הסוכנות (עכשיו המטסלה), ו-10% על חשבון הבנק לתעשייה או קפת הקואופרציה.

בש/ש

גביית ההלוואות מיועדת קודם-כל לכיסוי 50% של הבנק, אחר-כך 10% של הבנק לתעשייה או קופת הקואופרציה, והגבייה האחרונה - לסוכנות או הממשלה. ברמה לי שלא היו אף פעם לקרן זו הפסדים. הנהלת הקרן מורכבת מבאי-כוח הבנק, באי-כוח בנק לתעשייה או קופת-המגזולים, ובאי-כוח הסוכנות או הממשלה.

לשאלת ד"ר: באיזו סידה מחשבים בקביעת הדברים בתעסוקה, אני מוכרח להודות שאין אנו מפתחים מפעלים רק כדי להגדיל את התעסוקה. אנו שואלים אמנם בסאלונים על סידה ההספעה על התעסוקה, אך אין אנו יסמים על זאת את הדגש, כי אנו מעוניינים דוק שהתעשייה שלנו תוריד את הנצוצות הייצור כדי שאפשר יהיה להתחרות בשוקי חוץ-לארץ, וכאשר אפשר לעשות דבר על-ידי מכניזציה - הרי זה מתנגד להעסקת פועלים רבים.

ביחס לשאלה על מקומות הלוויים:
הטקום שהוא חלק חשוב מן השיקול, נישנם איזורים מיוחדים המיועדים לפיתוח. כן יש במקצב זה סעיף לפיתוח טיבנים תעשייתיים באיזורי תעשייה. יש ותעשיות שאינן בחוצות במקום אחד הקובות במקום אחד; יש, למשל, די מפילות בארץ, אך אנו מעודדים הקמת מפילות במקומות מרוקקים, וכן ביחס לתחנות קפה, שאחת מוקמת עכשיו בבאר-שבע.

לשאלה על גובה הדיווידנדה: קשה בטקאת לעשות חישוב כזה בצורה כללית. במידה שקיים פיקוח על המחירים בתעשייה, גובה הרווחים המסתנה בכל תעשייה ובכל ענף, הוא 3%, לפעמים 4% - 7% של המחזור, או 9% - 12% של כל ההון המוסקע במפעל. בפציאות אין זה תמיד כך, כי ישנן הפסקות, תקופות זמין עובדים וכו'. כידוע נקטה הממשלה בענפי סטרייטים בשיטת המכרזים, והיא מתקבל המכרז הזול ביותר, מבלי לשים-לב למידת הרווחים של המפעל.

ביחס לשאלות, מדוע מקימים מפעלים בוספים סבלי לראוב לחומרי גלם עבורם, מתקבל לכאורה על הדעת שאין טעם לפתח תעשיות חדשות כאשר הקיימות עוסדות בתפוקה של 20% בלבד. למעשה אין זה כך, כי אין לנו אפשרות להעסיק את התעשייה מפני שכאשר יש לנו טק, אנו מנצלים אותו לא באופן היעיל ביותר על-ידי קביית דברים בחוץ-לארץ, היינו יכולים לייצרם כאן, לו היה לנו המיוד המתאים. יתכן שבתקופה של 6 החודשים הבאים לא נייצר בעלים, אך אין מתקבל על הדעת שבגלל זאת לא נייצר בעלים לעולם, כי כשנצטרך לספק בעלים לאוכלוסיה - הרי הרבה יותר זול לייצר אותם בארץ. רוב הסוסמים אומרים, שאנו צריכים להוציא עוד פחות על צריכה יוספת, ולפתח דברים אשר יסדירו, בסופו של דבר, את מאזן התשלומים. אחת התרופות היא ייצוא, לדוגמה: אין אנו טבע זר כדי לאפשר ל"פלאום" לייצר סירים לאוכלוסיה. בית-החרושת זה מוכן לייצא 30% - 40% מתוצרתו, ובמטבע זר עבור ייצוא זה הוא יוכל להשיג חומרי גלם עבור הטוק המקומי. אך כדי לאפשר ייצוא - חסמלכית-חרושת זה מכונה סטרייטת, ואנו תוסכים בהסגתה על-ידי הקציב הפיתוח.

לשאלת חבר הכנסת ד"ר: כמה מוסקע בתעשייה לכל טפת עובד: אנסה להשיג אינפורמציה זו, אם-כיל איני יודע אם אפשר בתעשייה לעשות חישוב כזה. מיתקן סטרייט עולה, למשל, חצי סליון דולאר, אך הוא יעסיק 3 פועלים למסמרת, וזהו דוקא אחד היתרונות הגדולים ל מיתקן זה.

לשאלת חבר הכנסת רוקה, ביחס למסבר בתעשיית הטכסטיל, אשר מפתחים אותה למרות זאת: התקציב לטכסטיל הוא מוטצט מאוד ביחס לענפים אחרים, והוא מיועד לתסבבה במפעלים מיוחדים, בגון: המפעל בנהדחה, שימצל פסולת של צמר, או מפעל העושה

בש/שב

פיתוח וכבוד של צמד ומאפשר קניית צמד גולמי מסקור ראשון. לתעשיית
הסקטור הכללית אין אנו חושבים להעניק סמסגרת זו.

אין סוודנו מטפל בחנוך סקצועי. ישנם בתי-ספר
סקצועיים של ההסתדרות, סטוד העבודה, וגם התאחדות בעלי התעשייה
מקפלת בזאת. אנו הגשנו הצעות לתקציב למסלוח חניכים להסתלמות בחו"ל
והנאת סטטיים לכאן.

בתקציב יש סכום של סליון לירות לבניית
סחטנים בקטר לקבלת סחודת הטיילוסים.

לסאלת חבר הכנסת לנדאו, אם אין
התנגדות אינטירסים בין מפעלים קיטיים ובין מפעלים חדשים: ברור
שאינו אנו תומכים במפעלים חדשים שבטבילם יש ציוד בארץ. יתר על כן,
כשבא מסקיע הון אל מרכז ההסקעות בהצעה להקים בית-חרושת חדש של
סצברים, והוא אינו דורש סאתנו דבר - אין הסרכזנות לו כל עזור
כי ישנם כבר 7 מפעלים כאלה שיכלו לספק פי כמה את הצרכת בארץ,
אך הם אינם עובדים בגלל חוסר חומרי-גלם.

יש טבע הדוק עם התאחדות בעלי התעשייה,
וכן עם הסקטור ההסתדרותי וגם גופים אחרים.

בכפר
עבין הקידוד/נטא באחריות משרד החקלאות
והסקטור שלנו מטפל רק במפעלי קידוד גדולים.

א. ציונינג: ברצוני להוסיף 2 שאלות:

האם נערכה בחינת המציאות לאור תכנית
4 השנים שנערכה בשעתה, ומהי ססקנת בחינה זו?

מהי המציאות בעניני הכנסה והוצאה
של מטבע חוץ, להבדיל דולארים ומטבע חוץ אחר, במפעל קייזר פרייזר
ובמפעל הנעליים בירושלים, לאור ססקנות קלצקי, שפורסמו בשעתו?

ז. סוואייב:

הייתי רוצה לסמוע את דעת סר ליכטנשטיין,
שיש לו ססילון רב גם בתור בעל תעשלה,
אם יש יסוד להרגשה גם של ססקיעי הון פוטנציאליים, שאלנו בתעשיות
גדולות בהיקף של סליונים, הגענו כבר לנקודת רוויה, סחוץ לסקרים
בודדים, בתעשיות קטנות ובינוניות.

סר ליכטנשטיין:

מהתכנית של גרינבאום בוצעו דברים
רבים, אך בינתיים חלו גם התפתחויות
חדשות. ביחס לנעלים ולקייזר פרייזר - אין אני מטפל בזאת ולא
אוכל לענות.

ליסודים יש כנראה נטייה ללכת לדברים
סלאים, והבאתי את דוגמת הסצברים. בכל זאת לא נכון להגיד, שיש
סקום רק לתעשיות גדולות. יש לי, למשל, רשימה של יותר מ-20 מפעלים
קטנים הדרושים לנו בשטח החיטי ובשטחים אחרים. בתעשיית המתכת,
למשל, נכון שהתעשייה לצרכי התצובת היא בנקודת רוויה, אך בכל זאת
יש עזר צורך במפעלים יסודיים ליציקת פלדה, חיסול וכדומה.

ועדת הכספים
27.8.52

בש/שב

א. ציילינג:
 הגיעו אלי ידיעות, שמשרד המסחר והתעסיה
 סובע רשיונות ייבוא מהיצרנים, ודורש
 שהייבוא של חומרה גלם ומכונות * * * * * רוקא על ידי יבוארים.
 האם נכון הדבר, ואם נכון - על שום מה, ומהו הדיוח המאושר בדרך-
 כלל ליבואר?

מר ליכטנשטיין:
 עד כמה שידוע, טביאה התעשה בעצמה
 את החוזה הגלמי ואת המכונות שלה.
 יתכן שהיא עושה זאת על ידי סוכנים, אבל לא על-ידי יבוארים.
 יתכן שבקניות קטנות של מכונות עזר, כמוטור, מחרטה או שרשרת -
 אין זה רצוי * * * * * אלי להזמין באופן עצמאי.

הי"ר י. גורי:
 אנו מודים למר ליכטנשטיין על הביאורים.

ח. לנדאו:
 הייתי רוצה לקבל פירוט על הסכום של
 5,5 מליון לירות, המיועד לחברת החשמל.

הי"ר י. גורי:
 קיבלתי פירוט זה בכתב:

- השלטת תחנת רידינג - 3,200,000 ל"י
- קוי ססירה, תחנות טרנספורמציה ולסת חלוקה - 1,800,000 ל"י
- התחלת העבודה בתחנות הדרום - 500,000 ל"י
- קו ירושלים ותחנת טרנספורמציה לכך - 1,250,000 ל"י

סכום זה מסתכם ב-6,750,000 ל"י,
 וחברת החשמל תצטרך לממן את ההפרש מעל 5,5 מליון לירות, שבתקציב.

א. ציילינג:
 חברת החשמל מקבלת מהפרייה ותלוטביה
 עבור השקעות את 5,5 המליון האלה ואת
 התשלומים עבור החיבורים והפקדונות. ברצוני לדעת מה תהיינה השקעות
 חברת החשמל נוסף לאלה.

הי"ר י. גורי:
 אנקש את מר בזק לבקשתו על שאלה זו
 מסא ציטרון.

ב. ספירת מר חופי, ותשובה לשאלות, בעניין תקציב התחבורה.

הי"ר י. גורי:
 מובחח לפניכם ההצעה שתוקבת של
 תקציב משרד התחבורה מתקציב הפיתוח,
 ומר חופי יסקור את פעולות פיתוח התחבורה במטרת זו.

מר חופי:
 התקציב אשר הוכן על-ידי המשרד היה
 במסדים הרבה יותר גדולים ממשרד התקציב
 המוגש עכשיו. התקציב המוצע הוא
 הרצוי היה צריך לעלות 40 מליון לירות, במחירי העבודה שלפני עליית
 השערים. מטביר את פרטי התקציב המוצע:

בש/שב

י א ר:

להרחבת הרשת, רכישות ציוד התקנתו, טיועז סכום של 1,000,000 ל"י: הנחת כבלים בתל-אביב - 125 אלף לירות, הנחת כבלים במקומות אחרים - 150 אלף לירות, קו תל-אביב-רמלה - 70 אלף לירות, קוים נוספים למינויים - 300 אלף לירות, התקנת טלפרינטר וקוים בינעירוניים, רדיו-טלפנוצם בעיקר - 100 אלף לירות, צנורות עבור כבלים אלה - 130 אלף לירות, עבודות שונות נוספות - 160 אלף לירות.

סכום זה עולה במקצת על מליון לירות, אבל זהו הסכום שאנו חושבים להוציא השנה. אנו מתכוונים להקצין 13 אלף קוים חדשים על-ידי 3 המרכזיות החדשות בתל-אביב. החל מספטמבר נתחיל להתקשר עם המינויים החדשים, ניתן להם את המכשירים ונתקין את האינסטלציה, כדי שעם גמר בניית המרכזיות, נוכל לקשרן מיד. אנו מתכוונים לעשות כ-600 קישורים כאלה לחודש, כלומר לקבל במשך 7 חודשים הכנסה של חצי מליון לירות עבור ההתקנות. על-ידי הרחבת הרשת, נקבל הכנסה של 400 אלף לירות נוספות לשנה משיחות-חוץ ופנים ודמי השבירות. לשם הרחבת הרשת בחיפה אנו בונים מרכזית מיוחדת על הר-הכרמל, כי מצאנו שהדבר יעיל יותר מאשר העברת כבלים מן העיר להר. על-ידי זאת גם נשחרר קוים בשבלהעיר התחתית.

להתקנת מרכז טלפונים טיועז סכום של 750 אלף, מזה 350 אלף לבניין המרכזיות בתל-אביב, 75 אלף לירות לתחנת שידור בקוביבה, שהמשרדים עבודה נקנו עוד לפני הקמת המדינה, 100 אלף לירות למרכז טלפונים על הר הכרמל, ו-160 אלף לירות למשרדים עבור בנינים אלה.

לבנינים, בת-דואר, מחסנים ומוסכים מוצע סכום של 250 אלף לירות, מזה 120 אלף לירות לבתי-מלאכה בחיפה, 50 אלף לירות למוסכים ומחסנים בתל-אביב, ו-100 אלף לירות להרחבה או הוספה של בת-דואר נוספים בנתפאס, ראש-ן-לציון, רחובות, כפר-סבא וכו'.

נ מ ל י ם:

להרחבת שטח הרציפים בנמל חיפה מוצע סכום של 800 אלף לירות. הרחבת שטח הרציפים נעשית בתוקף חוזה עם חברה הולנדית העובדת יחד עם "טולל-בונה", ואנו חושבים שעבודה זו תגמר במשך שנה זו.

לגדר מסביב הנמל, כדי להקל על השמירה הנמל, טיועז סכום של 40 אלף ל"י.

לסירות ודוברות, אשר יאפשרו לנו גם מסכון בתשלום דמי השהיה לאניות, מוצע סכום של 110 אלף ל"י.

לבנינים - בת-מלאכה, מחסנים ומוסכים טיועז סכום של 400 אלף ל"י. אנו רוצים להגדיל השנה את שטח המחסנים בנמל חיפה, כדי לאפשר הכוונה גדולה יותר של המטענים הנפרקים. אנו נמצאים בבניית מחסן מס. 15. לפי דברי שטרן וגם לפי דרישת מועצת פועלי חיפה ומשרד העבודה, מוכרחים להוסיף בת-שימוש מקלחות לפועלים ליד שער מס. 10, ולצורך זאת הכנסנו לתקציב של 13 אלף ל"י. יש גם צורך בבנינים למטענה ולמכס באיזור ד', גם לשם הקמת מספר האשנבים, ולשם כך מוצע סכום של 24 אלף ל"י. מחסן דלק בנמל חיפה יעלה 8000 לירות, תיעול וסניטציה למחסנים ולמשרדים

בש/שב

120 אלף לירות, בית-מלאכה לתיקוני יזבורות, סידות וכדומה - 80 אלף לירות. סכומים אלה עולים במקצת על הסכומים שהוכנסו בתקציב.

נטל יפו: שיקום הנטל - 200 אלף ל"י.
סכום זה הוכנס לפני שהממשלה החליטה על העברת נטל יפו. סכום זה הוא סכום סינימלי להתחלת הרחבת שטח ~~ה~~ יפו, אשר שיאפשר חסכון בדלק ובטכונולוגיות הטובילות עתה מטענים לחיפה. הסכום הדרוש להשלמת הכשרת נטל יפו הוא 700 אלף לירות, אך ברור שהדבר לא ייעשה בשנה אחת.

לטנדלי-אור בנטל יפו מוצע סכום של 25 אלף ל"י. הסכומות הקיימות הן ישנות מאוד, ויש צורך בתיקון יסודי. סטנדלי-אור ישנה גם ~~א~~.

לפיתוח הקיסון מוצע סכום של מליון ו-200 אלף לירות. העבודה נעשית על-ידי חברה הולנדית, בשיטת עם, טולל-בונה. אנו מקווים לגמור עד סוף השנה התקציבית את כל החפירות, ואולי גם עבודות פיתוח כמחסנים וכדומה, כדי לאפשר להשתמש במקום לייצוא פרי-הדר וטחורות אחרות.

להפקעת קרקעות לפיתוח הקיסון מוצע כאן סכום של 250 אלף לירות, לעומת 1,300,000 בהצעה המקורית, כי לצי סדר הפסא-הטתן והמספטים לא נצטרך לשלם השנה את כל הסכומים. כן אנו מתחילים שבעלי הקרקעות יקבלו מניות תמורת הקרקעות בחברת הקיסון.

לבנינים, ציוד ומיתקנים להפעלת הנטל, מוצע סכום של 400 אלף ל"י. ברור שאין ערך לפיתוח הקיסון בלי נטל, בנינים ומיתקנים.

רכבת

לקו הרכבת חסרה-תל-אביב לתוספת כסילים עד לכפר המועד מוצע סכום של מליון וחצי לירות, כולל הפקעת קרקעות. להחלפת פסים ואדנים במסילות הקיימות - 500 אלף ל"י. כדי שהרכבת תוכל לפעול באופן מהיר יותר, בעיקר בקשר עם הכנסת קטרי הדיזל, יש להחליף בטקומות רבים את הפסים, ואז אפשר יהיה לנסוע סחיפה לתל-אביב ברכבת בשעה וחצי.

לחומרי איתות השילוב מוצע סכום של 50 אלף ל"י, כי כדי להתאים את המסילה לנטיעה מהירה בשביל קטרי הדיזל יש להחליף ולקמן את האיתות ואת השילוב, כולל שינוי מערכת השילוב בראש-העין ובתל-אביב.

לקטרים וקרונות מוצע סכום של 10,000 ל"י, בטקום 300 אלף ל"י בהצעה המקורית, כי לא נקנה השנה קטרים, והסכום המוצע מיועד לאפשר הובלת חצץ ומלט על-ידי הרכבת לא בטקים.

לרכבת לבאר-שבע ולתכנונה מוצע סכום של 2 מליון ל"י. כבר עובדים על תכנון רכבת זו, שחפעל על פסים רגילים.

לבנינים וגשרים מוצע סכום של 150 אלף ל"י. ברור שבסכום זה אי-אפשר לבנות גשרים, והסכום מיועד לבניית חדר הלבשה עם ארגזים לבגדים בחיפה ל-500 איש, חדר אוכל ל-400 איש, בתי-שיטוס וכדומה - לצרכי העובדים. למפלגים ואביזורים מוצע סכום של 40 אלף לירות; אלה הם כלים הדרושים לעבודת הרכבת. סעיף הרכבת מסתכם ב-4,250,000 ל"י.

בט/שב

תערוכה:

למכון הבדק מוצע סכום של 1,750,000 ל"י.
במכון זה יתקנו את המטוסים של "אל-על" וגם של חברות חוץ. בניית
המכון קטור בראונבו להעלות את שדה התעופה בלוד לסוג ב" סכון
הבדק יהיה שייך לחברה אשר בה יהיו למטלה 51%, והשאר ל"אל-על".
המטוסים על ציוד מכון הבדק יתחילו באוקטובר 1952, בשעור של
100 אלף נדלאר לחודש. הסכום המוצע בתקציב יאפשר השלמת המכון
עד לכידה ידועה בה אפשר יהיה להתחיל לפעול, אך סכום זה לא יספיק
להשלמת כל הציודים במכון.

למטלולים וכבישים מוצע סכום של 250

אלף ל"י.

משרד הרישוי:

להקמת בניינים למשרדי הרישוי בתל-אביב,
וגם בחיפה מוצע סכום של 100 אלף ל"י.

שרות מטראולוגי:

לרכישת ציוד רדיו-טונד, מוצע סכום של
25 אלף ל"י. ציוד זה מאפשר קביעת תנועות האטמוספירה בגובה רב,
והדבר דרוש גם לפי תקנות הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

בתי-ספר מקצועיים:

לבתי-ספר מקצועיים מוצע סכום של 50
אלף ל"י. יש לנו בית-ספר להכשרת עובדים מקצועיים לצואר, ובית-
ספר להכשרת עובדים לרכבת, אשר יש להרחיבו. בתקציב המוצע אנו חושבים
להוסיף עוד כמה ולהתחיל לבנות בניינים ארעיים לפחות.

בנק הדאר:

לפעולות בנק הדואר מוצע סכום של
150 אלף לירות. משרד התחבורה מסלל זו השנה השלישית בדבר,
נעשו כבר כל הציודים והתקנות, וחסרים לנו רק בניינים אחדים לשם
התחלת העבודה. אנו בונים בניין אחד בקריה בירושלים בסכום של 17 אלף
ל"י (לפי ההערכה הקודמת), וחסר לנו עוד בניין בחיפה.

האם ישנה התקדמות בשטח התקנות. סלפונים
לישובים חקלאיים?

ש.ד.י.נ.

האם לאחר העברת בטל יפו למטלה,
ואחרי האסקעות אפשר יהיה לפתח את תפוחי-הזהב ודברים דומים
דרך יפו, ולא יאטרכו להעבירם לחיפה?

האם הנסל באבו-זבורה, ליד כפר-וינקין,

יקום, והיכן התקציב לכך?

האם משלמים פיצויים לאנשים פרטיים

בגלל הפקעת קרקעות הקדון-הקיימת שהם מחזיקים בהן?

מדוע עכר אינה נטמאת בשום תכנית?

האם הרכבת לבאר-שבע תשמש גם את המחצבים?

ישנן טענות רבות של נוסעים על אל-

על; האם אין חושבים לתקן זאת?

דובר לא פעם על שדה-תעופה בירושלים;

האם הדבר יקום, ושת?

קבלת שיחה בין-עירונית מורכת זמן רב;

מה התכניות בשטח זה?

ס.קלסר:

אדם הרוצה לנסוע ברכבת תל-אביב,

צריך להשתמש בתחבורה עד לתחנה באפון, ולעתים גם בטוניות; האם

אין אפשרות לסנות דבר זה?

מי סרכיב את מועצת בנק הדואר, וכיצד

היא מורכבת?

מהם הסיכויים לקבל קו טלפוני לאחר

ההתקשרות?

שר התחבורה הטנוח הורה, שלא תהיה

מבוצעת הוראה זו; האם

אני מבין שקשה לטגור בשבת את לוד

אך מדוע לא ייעשו סידורים שאוירובי

אל-על" לא יביעו משה?

כמה מטבעות ותטרוש כדי לבצע את

התכניות האלה?

ח.לנדאו:

הייתי מבקש לדעת מה כולל הסכום של

110 אלף ל"י לסירות, ודבורות, ולמי זה יימסר?

בכמה יגדל שטח המחסנים על-ידי הוספת

המחסנים שבתקציב?

מאיזה תקציב זיקנדו קטרי הדיזל החדשים?

למה זמן יארוך ביצוע קו תדרה-תל-אביב,

כמה זה יעלה, כולל תכנון ותחנת רכבת טופית?

האם מתכננים את תחנת הרכבת הסופית

בתל-אביב בצורה שתהיה מתאימה לטעינה ופריקה של טחורות?

כמה תעלה כל התכנית של הרכבת לבאר-שבע,

ומה יבוצע בסכום של 2 מליון ל"י?

שר התחבורה הטנוח הורה, לא תהיה

בש/שב

כמה תעלה כל התכנית של סכונן הבדק,

ומתי תבוצע השלמתו הסופית?

כמה הושקע עד עתה בשטח התכנון ברכבת

ובנספחים לגבי טעינת והסעת משאות, על סנת לעבור הרובלה לסכונות לרכבות?

אני תופס כיצד אפשר להכין תקציב ללא כל רזרבה.

א. הרצפלד:

מאחר שהתקציב הרגיל של התחבורה הוא בבחינת מעגל סגור, כרצוני לשאול אם השקעות הפיתוח בתחבורה תכנסנה, בסופו של דבר, להגדיל.

י. רונטה:

כן. כבר השנה היה בתקציב הרגיל של משרד התחבורה חלק מהסכומים שהושקעו בפיתוח, וצריך לעשות זאת כל שנה.

מר זנגלי:

צובר על קוים רדיו-טלפוניים, ומדוע נשתתק העניין? אני חושב שסיפור המצב בשיחות חוץ היה מביא גם לחסכון גדול בדלק. לדאבוני, אין התפתחות בשטח הטלפוניים לכפר ולסכונות.

י. רונטה:

ישנם סכומים שנראים לי זעומים, ולכן בלתי משיאותיים. הסכום של 130 אלף ל"י לדוברות אינו מסיפיק, אלא ל-5-6 דוברות. ישנו סכום של 400 אלף ל"י לבנין בת-יסלאכה, מחסנים ומוטכיים. אני יודע שמוטך אחד, הרבה יותר קטן מאשר בנטל, עולה 300 אלף ל"י. אני חושב שהסכום של 200 אלף לירות לשיקום נמל יפו לא יתן דם, כי בפחות מטליון לירות אי-אפשר לעשות דבר. 250 אלף ל"י להפקעת קרקעות באיזור השיכון אינם אוטריים כלום, מכיוון שזוהי התחייבות ברורה של מליון לירות נוספות לפחות.

אני חושב שהנל להשקיע מליון וחצי ל"י קו חדרה-תל-אביב. תל-אביב לעולם לא תסכים לתחנה סופית כזו במוך העיר, ולא תכנית חצייה כוללת. הייתי מציע לחסוך השנה את הסכום הזה, מאחר שבין-כה-וכה לא יספיקו השנה להוציא זאת לפועל.

אני מתפלא על הסכום של חצי מליון ל"י להחלפת פסים; הן רק עכשיו גטרו את המטילה לתל-אביב, את הקטרים החדשים הזמינו לפני שנה וחצי, והאם לא ידוע אז שיהיה צורך בפסים אחרים?

הסכום של 50 אלף ל"י לחומרי איתות ושילוב הוא גפסי, כי מעבא אחד צריך לעלות סכום זה.

אני מציע למחוק את הסכום של 10 אלפים ל"י לקטרים וקרונות, כי זה לא יספיק לא לקטב ולא לקרון.

הסכום של 2 מליון ל"י לרכבת לבאר-שבע אינו מעסי, כי לא יספיקו להוציא השנה סכום זה.

מי בונה את סכונן הבדק?

בש/שב

המקום הקיים בתל-אביב של מסדד
הרישוי הוא מקום מסוכן ביותר וחוטם את החנועה, ואני מבקש שלא
יש עו כסף בפיתוח מקום זה.

מדוע אין בתקציב זה יום דבר לתחבורה
של בוסעים? בתקציב הקודם היה משהו לשם זה.

מדוע אי-אפשר למסור שלגרות דרך הטלפון?

א. חיזולנג: מתי תבוצע אספקת קוי הטלפונים לכפר?

יש כאן טעיף לתשלומים עבור הפקעת
קרענות. ברצוני לקטע שיטתו מקור אחר של הכנסה לכיסוי הוצאות
פיתוח השטח, ונדמה לי שדבר יטוב גם חוק; כאשר מקימים תחנת-
רכבת, עולה ערך הקרקעות בסביבתה גדולה יותר מאשר שווי
הקרקע שאותה הפקיעו לצרכי התחנה. לדעתי, יש לנכות טבעלי הקרקעות
בסביבה, מהערך המוסף של הקרקעות, את הוצאות ההפקעה.

דלק מאשר כל הקיטוצים שנעשו לאחורונה, בניית נמל בדרום, עלול לחסוך יותר

כמה הוסקע בקו הרכבת חדרה-תל-אביב,
האם השקעה זו היא מופתית? מהו חשבון הרנטביליות של השקעות אלו?

מפעל קייזר פרייזר" הוקם על בסיס
של הון חוץ והתחייבות הממשלה להשקיע מטבע זר וגם מטבע ישראלי,
מתוך הישג שהדבר יביא לנו חשבון במטבע חוץ. אך המוסחה קליצקי
הוכיח עוד לפני הקמת המפעל, שחשבון זה הוא מוטעה, כי תמורת
המכונות שאנו שולחים לתורכיה ולפינלנד, אנו מוכרחים לקנות שם
מצרכים יוקר, פי 2 ו-3 ממחירים במקומות אחרים. ברצוני לדעת,
לכן, כמה הוסקע על-ידי המדינה במטבע חוץ במפעל זה, וכמה מטבע
חוץ הוא מסודר, להבדיל דולארים מטבע חוץ אחר.

האם בנק הדואר יתחיל לפעול בקרוב,
או שיחכו עד לגמר הבנייה?

המכוון שניתן כאן לבתי-ספר
מקצועיים הוא זעום, ואני יזאל מהן התכניות בקשר לחינוך המקצועי.

ח. אריאלי: הכנסת מעונינת בפיתוח הפרדסנות,
והפרדסנות נהנית מאפשרות מסלוח הפרי
דרך נמל תל-אביב. אני יזאל איפוא, מדוע אין בתקציב הפיתוח
סכום של הלוואה לשיפור נמל תל-אביב.

י. סוואליב: שמעתי שהיו הצעות טווי-לארץ להשתתף
בקו הרכבת לנגב. רציתי לקבל קצת
פרטים על הטוב בשטח זה, ובאיזו מידה ישנה אפשרות להון פרטי
להשתתף במפעלים כאלה.

ח. לנדאו: האם כל ביצוע הצבורות שבתקציב הפיתוח
ייעשה על יסוד מכרזים פומביים?

בש/שב

מר חופי

עדיין לא קיבלתי דו"ח טפוסט מאוצר

טפעלי הים בקשר לתסוקת נטל תל-אביב וכדומה. לכן לא יוכל בינתיים לתת השוואה בין עבודת נטל תל-אביב לעה של חיפה.

הנטל באבו-זבורה הוא נטל דיגיטים, ולכן הוא שייך יותר למשרד החקלאות.

ברור שאנשים פרטיים אינם מקבלים כסף עבור הפקעת אדמות הקרן הקיימת.

אנו מתכננים את שדה התעופה לירושלים, אך במשך שנה זו לא תהיינה הוצאות בקשר לכך.

מתכננים עכשיו השקעת כספים נוספים ב"אל-על", אך הדבר לא נכלל עדיין בתקציב זה.

סודעת בנק הדואר מורכבת מהתאם לחוק בנק הדואר, סבא כוח הממשלה, בא כוח הבנקים וכא כוח הנהלת הדואר.

עדיין שמירת השבת בנטל חיפה היא שאלה של "פוליסים", ולא של תקציב עהפיתוח. שר התחבורה המבוא לא נתן הוראה בעניין זה, אלא התכוון למנוע את העבודה בנטל בלילות שבת במידת האפשר, וזוהי מדיניות הנטל עתה.

ביחס לפעולת "אל-על" בשבת - אשתדל לכרר את הדבר עם מנהל החברה.

סטבע החוץ כלול בתקציב זה, והוא סתמם ב-3,500,000 דולר בערך, בסוגי מטבע שונים, כי חלק מן הצירוד כבר ישנו בארץ.

הדוכרות והסירות המוצעות בתקציב זה תישארנה ברשות הנטל, הדוכרות תמסנה גם לאספקת מים לאניות.

את קטרי הדיזל קנינו על חשבון העודפים מהשנים הקודמות.

יש תוכנון להובלת משאות על ידי הרכבת, וישנה הצעה לחייב ראשית את הממשלה להוביל במידת האפשר את משאותיה היא ברכבת.

כל עבודות משרד התחבורה נעשות על ידי מכרזים פומביים.

כמובן שהיה רצוי מאד שתהיה רזרבה בתקציב, אך מאחר שהיינו מוכרחים להצטמצם במסגרת ידועה - הגשנו תקציב ללא רזרבה. כוודאי יהיה צורך במשך השנה באישור שר האוצר, בוועדת הכספים, להעברת סכומים ולתוספת סכומים.

את סכונ הבדק בונה הממשלה, באמצעות קבלנים. "אל-על" תמסור את צירוד בודק המטוסים שיש לה, ותיכנס לחברה עם 49% מהמניות.

ביחס לטדרי שיחות החוץ ובקשר לרישום
טלגרמות דרך הטלפון - אגודת זאת עם מנהל הדואר.

בקשר לנמל יפו ונמל חיפה: ידוע לי
ששר התחבורה הסנוח סינה ועדה סינחת להכוונת אנחות לנטלים באופן
יעיל יותר.

אני מקווה שבסוף 1952 או בתחילת 1953
נוכל לפתוח את בנק הדואר.

הגשנו את הסכום הקטן הזה לבתי ספר
סקצועיים, לא בגלל סיעוט הצרכים, אלא בגלל מסגרת התקציב.

שאלת סוזאייב ביחס להון פרטי בבנין
דכנות - צריכה להיות מופנית לשר האוצר. כן לא אוכל לענות על שאלות
אחרות שהן בגדר "פוליטי". על שאר השאלות יענה המהנדס דורון.

היו"ר י. גורנין
את תשובת מר דורון נשמע בישיבת
אחר הצהריים.

הישיבה סגורה.

הישיבה נסתיימה בשעה 13.30