

פרוטוקול מט. 134/ג'

של ישיבת ועדת הכספים שהתקיימה ביום א', כ"ג
באב תשי"ד - 22 באוגוסט 1954 בשעה 16.00 בקריה

ש.ה.

הנוכחים

חברי הוועדה:
י. גורי - היו"ר
י. בדר
ק. לוז
א. סטופ

מוזמנים:
מר רזילי - מנהל משרד התחבורה
מר ארנון - הממונה על התקציבים.

סדר היום

המשך הדיון על תקציב הפיתוח

היו"ר י. גורי:

אני פותח את הישיבה.
אבקש את מר רזילי להסביר לנו באיזה אופן
משתלבות ההשקעות בסך 25,500,000 לירון בתכנית הכללית לפיתוח
התחבורה במשך שנים אחדות. אני מניח כי סכומים אלה בחלקם באים
להשלים מפעלים שהוחל בהם, ובחלקם ודאי משמשים פתיחה לבצוע תכניות
חדשות.

מר רזילי:

אתחיל מן הסעיף הגדול ביותר - השקעות
בפיתוח הרכבת. משרד התחבורה שם לו למטרה
לבנות רכבת לישראל כפי שהיא צריכה להיות למעשה. היתה לי הזדמנות
להוצות בפני ועדת הכספים על המאב הקיים, ולהסביר ששרות הרכבת הקיים
היום אינו אלא מה שנותר בידינו מימי האנגלים, המסילה לא היתה מותאמת
מלכתחילה לצרכי הארץ. אם רוצים להגיע לאיזון יעילות שהיא בשרות הרכבות,
צריך יהיה להחליף גם חלקים נכרים של המסילה הקיימת. בתקופת המנדט
לא השתמשו ברכבת להסעת נוסעים; אפילו הישוב הערבי ניצל את הרכבת
מעט מאד לנסיעות. במידה והיו נחוצים קרונות למעבר דרך הארץ, השתמשו
בקרונות של רכבות מצריות. כאשר עזבו האנגלים את הארץ השאירו אמנם
2400 קרונות משא שעד היום משתמשים בהם, אך רק 48 קרונות נוסעים,
שמהם אפשר להשתמש בפחות מ-40. ב-18 החדשים האחרונים השקענו כספים בהקנת
8 קרונות נוסעים, כך שמספרם מגיע ל-46. כן הוספנו מספר קרונות נוסעים
שנקנו בבליגיה. קרונות המשא שהוזמנו עכשיו מותקנים להובלת 25 טון לקרון,
בשעה שהקרונות הקודמים יכלו להוביל 10-12 טון מכסימום. התקנו בארץ
25 קרונות משא להובלת פוספטים וחיסה בחפסורת, על ידי תקון קרונות
ישנים. השנה הזמנו הזמנה גדולה של קרונות משא וגם קרונות להובלת
חצץ, במסגרת הליומים. רוב ההשקעות מיועדות לקרונות נוסעים, כי אנו
רוצים להעביר את קהל הנוסעים מן האוטובוסים אל הרכבת. הזמנו עשר
מערכות של קרונות, כל מערכת עבור 276 נוסעים. מלבד זאת הזמנו 8
קרונות, שכל אחד מהם מיועד להובלת 104 נוסעים. כן יש הזמנה גם לדיסליה.

כל הקטרים שנשארו מימי הממשלה המנדטורית
הם "אובסוליט", והם צורכים דלק במידה שאינה יכולה להחזיק על הדעת. השנה
צרכו הקטרים הישנים 1400 טון דלק, בשעה שהדיזלים, שעשו 41% של העבודה,
צרכו רק 2000 טון. על כל נסיעה באיזון הישן יש יותר הוצאות מאשר הכנסות,
בגלל החזקה. המצב לא היה משתנה גם אילו הכפלנו את המחירים. אשר
לדיזלים אין כל השוואה גם מבחינת החזקה וגם מבחינת צריכה הדלק. אנו
מקווים שהדיזלים שהוזמנו יגיעו בחודשים דצמבר-ינואר, ואז נוכל להוציא
את הקטרים הישנים מן השמוש, כך שכל מערכת החזקה של הרכבת תקבל צורה אחת.

הסכום של 14 מליון לירות הנקוב בתקציב אינו מכוון רק לשנה זאת. הציוד עצמו יגיע בשלמותו רק תוך שנתיים, ואז יעמיד את הרכבת על בטיס אחר למשך ארבע-חמש שנים. רוב הגרעון הנוכחי במשק הרכבת אינו נובע מקיומה של הרכבת, אלא מאי-קיומה של רכבת תקינה. כאשר משק הרכבת ייהפך למשק בריא, לא יהיה עוד כל מקום לגרעון. היות וזהו משק ממשלתי, תוכל הממשלה להטפיע על ידי מחירי ההובלה ברכבת על מחירי סחורות היצוא ובכלל זה ההדורים. כן יריה לה השפעה חשובה על כל ההובלה בארץ, מבלי להיות מעמסה על התקציב.

היו"ר י. גורי:

ביחס למשטות ברורה חשיבות ההובלה ברכבת לכל, מה שאין כן ביחס להטעת נוסעים. יש הנוסעים שבגלל נוחיות הזמן ונוחיות הגישה לתחנות, לא ישונה הרגלו של הקהל הישראלי לנסוע באוטובוסים. אם השקפה זו נכונה, לא תוכל הרכבת להתחרות עם האוטובוסים והמוניות בהובלת הנוסעים, וצריך להגיע למסקנה שההשקעות שלנו למען הובלת נוסעים ברכבת הן בלתי פוריות.

מר רזילי:

יתכן שלולא צריך היה לבנות רכבת לצורך הובלת משאות, היה מקום לשיקול מיוחד בנחיצות הרכבת להובלת נוסעים, אך מאחר שצריך לבנות רכבת ממילא, צריך לבנות אותה כך שתוכל להתחרות. על ידי הציוד החדש תאפשר נסיעה מחל-אביב לחיפה תוך שעה ורבע; יתכן שנקבע חניה של 6 דקות בחדרה ובנתניה, כך שהנסיעה מחל-אביב לחיפה תאריך שעה ועשרים דקות. זה מהיר יותר מן האוטובוסים וגם הגישה תהיה נוחה. לאחר שנחקין את הסיגנליזציה תוכל לנסוע רכבת כל שעה, ובחלקים מסויימים של היום אפילו כל מחצית השעה. נוסף לכך תהיה גם הנוחיות בנסיעה ברכבת רבה יותר מאשר באוטובוסים. אנו מתכוונים גם לקבוע שתי מחלקות ברכבת.

גם עכשיו, עובדה היא שתחנת הרכבת בנתניה אינה במרכז ובכל זאת אינה מאוה נוסעים באוטובוסים אל תחנת הרכבת כדי לנסוע בה. על כן אני מקווה שגם בשטח זה נוכל לתת דבר-מה שכיום איננו בארץ. ליד תחנת הרכבת החדשה הנבנית בצפון תל-אביב אנו מכשירים מגרש לחניית מאה מכוניות, כך שהנוסעים לחיפה יוכלו להשאיר מכוניותיהם ליד הרכבת למשך יום שלם, לטובתם. הסברתי כמה פעמים מה רב יהיה החסכון בדלק ובמטבע זה, אם תרבה הנסיעה ברכבת במקום אוטובוסים ומוניות. אנו מקווים לזכות בנוסעים רבים בקו תל-אביב-חיפה, ולאחר חציית תל אביב - גם בקו חיפה-ירושלים; על אחת כמה וכמה בקו לנגב.

י. בדר:

הגרעון הקיים היום ברכבת אינו בא ממיעוט הכנסות, אלא מקודף הוצאות. צריך לקחת בחשבון את ההשקעה הכללית, את הרביית שצריכה לחול על ההשקעה, ואת הפחת. מפעל הרכבת זהו מפעל משקי הקיים. מדינה זה כבר חמש שנים אם לא יותר. אני חושב שכדאי לקבל פעם מאזן של משק הרכבת, הבנוי לפי העקרונות שצינתי.

מר רזילי:

החישוב שלנו בנוי גם על האמורטיזציה ומביא בחשבון את כל שאר הנתונים. אני מיקן ברצון להמציא את הדור לכל חברי הוועדה.

י. בדר:

בדרך כלל אני חושב שאותו מצב קיים גם בנמלים.

מר רזילי:

אשלח לחברי ועדת הכספים גם את הדינטי וחשבונות של הנמלים. כל הדוחים האלה

מחפוסמים באופן קבוע.

י. בדר:

הוא הדבר גם לגבי שדות התעופה, אם כי איני חושב ששם מן ההכרח שיהיו רווחים.

אשר לרכבת, על סמך הדברים שקראתי בעניין זה העתי היא שבארץ שאין בה מרחקים גדולים, לא תוכל רכבת להתחרות באוטובוסים. גם בנוגע למשאוח מוטב להובילם במרחקים קצרים על מכוניות משאר מאשר להובילם במכוניות לרכבת ומן הרכבת. אני חושב אם אין בתכניות הגדולות של הרכבת יתרו מן האמביציה הלאומית מאשר מן המשקיות.

היו"ר י. גורי:

האם אפשר להסיק מדברייך שלדעתך הרכבת מיותרת?

י. בדר:

אני חושב שזו בעיה שצריך לסקול אותה בצורה נכונה. יש עדיין לא נתן עליה תשובה רצינית וסופית, כך שגם אני לא חייב לעשות זאת. רציתי רק לציין שאין זה מובן מאליו שבכל ארץ חייבת להיות רכבת.

היו"ר י. גורי:

האם לדעתך אפשר לפתור גם את בעיות הובלת ההדרים והפוספטים ללא רכבת?

י. בדר:

בימי המנדט הועלתה הצעה להובלת מטענים בספינות לאורך החופים. האנגלים התנגדו לכך כי חששו שזה יעודד את העליה הבלתי לגלית, אך ברור לכל שהובלה בנתיבי מים זולה יותר. נכון שיהיה צורך בהשקעות יסוד גדולות לשם כך, אך יש לבדוק גם הצעה כזאת. ספינות בקיבול של 200-300 טון היו יכולות לפתור את בעיית הובלת הפוספטים וגם ההדרים, אם גם רק במקום הרכבת ולא באופן מלא עדיין. במסך של רכבת יש אמונטיזציה גדולה והוא יכול להיות רנטבילי רק בארצות גדולות, אם כי גם בארצות גדולות שונות ישנו תהליך של החלפת השמוש ברכבות על ידי אוטובוסים, מכוניות והובלה בנתיבי מים.

א. סטופ:

האם יש אמת בדבריה שרוב הכספים המיועדים להשקעות אלו הוקצבו למשרד התחבורה רק בגלל הצורך לנצל את כספי השלומיט?

היו"ר י. גורי:

בדוח מבקר המדינה מאפריל 1953, הוא מציין את השמירה הגרועה בתחנות הרכבת, ואת הנוזקים שנגרמו על ידי כך לחומרים שהיו מונחים שם, בעיקר בתחנת בנימינה.

מר רזילי:

בקשר לשילומים, הודענו לאוצר שאם רוצים לקצץ בתקציבנו, הרי מה שאנו מזמינים מן השלומים לא יתקבל בשנה זו אלא רק בשנה הבאה ובעוד שנתיים. גם הציוד והחמרים שאנו מזמינים נכשירו מכווננים לפי התכנית לארבע וחמש שנים. אין זאת שהכריחו אותנו לקבל את הכספים, אלא שהיתה פשרה עם האוצר שחלק מן התקציב יהיה על חשבון שנה זו והיתר על חשבון השנים הבאות.

בקשר להערת מבקר המדינה, הרי בכל התחנות ובעיקר ליד המסילה הצרה, מונחים חמרים רבים, על פי רוב גרוטאות. הגנבות גורמות נזקים קטנים יותר מבחינה תקציבית, מאשר אילו אפקדנו שמירה שם. במשך השנה השתדלנו לרכז את כל החומרים הללו בכמה מקומות. עשינו מיון והוצאנו מרכז בארץ ובחו"ל על גרוטאות בהזל. הציוד שאפשר להשתמש בו עדיין, נמצא במחסנים ויש שמירה עליו; המדובר כאן רק על הגרוטאות שאין טעם להפקיד עליהם שמירה.

עלי להסביר כי הגרועין ברכבת מוחזר למעשה למשלמי המסים. אם הממשלה משלמת פחות עבור הובלת מאות אלפי טונות, הרי נהנה מכך בעצם משלם המסים. גם לאחר שהעלנו את מחיר ההובלה של ההדרים במאה אחוז ולקחנו 100 פרוטות לתיבה, הרי אפילו במרחק הקצר ביותר היה זה זול פי שלש מאשר במכונות משא. לא היה כל צורך בטעינה ופריקה נוספת, כי פרי מרוכז בבתי אריזה. שלוחת הרכבת מובלית לבתי האריזה ומשם יש לנמל. סדורים דומים נקבעו גם עם כמה מן התעשיות הגדולות, והחסכון רב מאד. המחיר הנמוך של ההובלה ברכבת משפיע אפילו על האינדוסטרי הכללית, ואין לשכוח שלולא הרכבת היו שאר אמצעי הובלה מעליה את המחירים עוד יותר. על כן אין לראות בגרועין הרכבת בזבוז; הוא מוחזר לצבור על ידי מחירים זולים יותר של המצרכים ועל ידי הפחתת הוצאות ההובלה של הממשלה. בכלל לא יכול היה להיות יצוא במחירים מתקבלים על הדעת, לולא האפשרות של הובלה ברכבת. על כן יש לגשת לגרועין של הרכבת בגישה אחרת לגמרי.

היו"ר י. גורי:

נשאלת השאלה אם נכון לנהל כך את הרכבת, שהיא מפעל עסקי וצריכה להשתלם מבחינה עסקית.

מר רוזילי:

לכן אנו רוצים ליעל אותה. אי אפשר לקבוע את מחיר ההובלה לפי הוצאות על כלי ההובלה. הרכבת תוכל להוזיל את המחירים שלה, מבלי להפסיד וד. המוביל אינו חייב לסבול מן ההוצאות הגדולות שיש לנו בהחזקת הרכבת משום שאיננה יעילה. מלבד זאת יש גם מיני יבוא שונים שאי אפשר היה להובילם במכונות הובלה פרטיות. גם מבחינת הובלת צבא ממלאה הרכבת ויכולה למלא תפקיד מיוחד. אנו חייבים אמנם לדאוג שהרכבת תתנהל באופן משקי, אולם משרד הבטחון חושב שהרכבת היא מכשיר כה חשוב שחיינתו, שכל מחיר כדאי.

אשר להובלה בספינות חופים, זה יכול להתקבל על הדעת בארץ שיש בה תעלות ונהרות רבים. אצלנו יהיה צורך בהשקעות גדולות מאד בסידורים שיאפשרו הובלה זו, נוסף להוצאות ההובלה אל החוף ומן החוף. כן אין לשכוח שהספינות גם כן תעבודנה על דלק. יתכן רק שכדאי להוביל בדרך זו סחורות מן הנגב לצפון הרחוק, ויש לנו תכנית של נמל כבליים בנגב, שיצטרך לעלות כ-2 או 2,5 מליון לירות.

ד"ר ארנון:

בעיית הרנטביליות של הרכבת היא אחת הבעיות המסובכות ביותר בכל מדינה ומדינה. ראשית צריך להביא בחשבון את הוצאות המדינה המאפשרות את ההובלה בכבישים, מבלי שזה יהיה כלול במחיר ההובלה. אפשר תמיד לעשות את ההובלה ברכבת לזולה יותר על ידי העלאת דמי הרשימות ומחיר הדלק. צריך גם להביא בחשבון שישנו גורם אחד הרוצה את הכביש ורוצה גם את הרכבת מסיבות אחרות לגמרי. באנגליה, בארצות הברית ובהולנד לא מצאו פתרון מדעי לבעיה זו, אך לא ידוע לי על שום ארץ בה הביעו למסקנה שאפשר לפתור את בעיות התחבורה בלי רכבת. במרחקים קצרים זה בדרך כלל לא כדאי, אבל בהובלה מבאר שבע לחיפה, למשל, הרכבת כדאית מאד.

מר רוזילי:

סעיף ההשקעות בפיתוח הספנות מבוצע כולו על ידי הזמנות מגרמניה. הכוונה איננה לתוספת טונז', אלא לחידוש המשק והחלפה. מצבו של צי הסוחר שלנו בערך כמצב הרכבת כיום. חברות הספנות ימכרו גרוטאות אלו ויחדשו את המשק. כמות הטונז' תופחת על ידי כך, אולם המשק יהיה בריא ורנטבילי. האניות החדשות בנויות בהתאם לכל הצרכים המיוחדים.

סעיף ההשקעות בפיתוח נמלים מכוון למעשה לסיום מפעלים בהם התחילו כבר, ובעיקר סיום מפעל הקישון.

היו"ר י. גורי: מה חלקו של המבדוק בסכום זה?

מר רוזילי:

בקשר למבדוק יש הסטוריה מאד משונה. כשהגשנו לפני שנה וחצי תכנית לקניות מן השלומים, כללנו ציוד רכבות וספנות, והכנסנו גם בקשה להקצבה עבור מבדוק. לפני שנתיים ערך משרד התחבורה הסכם ארוך עם חברת "הימה" שקבלה קונצסיה ממשרד התחבורה לבניית המבדוק בארץ. מומחים מחוץ לארץ ומישראל קבעו את המקום וצריך היה לגשת להכנתו עבור המבדוק. העבודה היתה אריכה לאורך בערך שנתיים. במשך 18 חדשים אלה שלחו כמה פעמים תזכרות ל"הימה" ושאלנו מדוע אין מטפלים בהכנת המקום. חברת "הימה" שיכת לסולל בונה, ליהודי בשם קירשטיין, ולצי"ם. באופן בלתי רשמי שמענו שהשותפים רבים ביניהם ויומדים לפרק את החברה, כך שלא נגשו לעשות שום דבר. למשרד התחבורה לא הוגשה כל בקשה להכניס מבדוק. לכן בחקציב גם אינו מופיע סכום המיועד למבדוק. כל הלחץ שלנו לא עזר. כשהייתי בחודש יצמבר בקלן, שמעתי בין השאר שבונים שם מבדוק. גם משרד האוצר לא יודע על כך. אף אחד אינו יודע מי הזמין. בשילומים אומרים שלא הזמינו. אנו לא יודעים על כך, ו"הימה" אומרת שהם לא הזמינו. הוצאה זו אינה מופיעה בשום מקום. בינתיים יש מבדוק. עד היום אין תשובה ברורה מי הזמין. אומרים שהלל דן הזמין, אבל לא ידוע אם מטעם השלומים, או מטעם סולל בונה כשותף ב"הימה". הם הודיעו שהם רוצים לוותר על הקונצסיה. מאז נסחב העניין.

לפני שבועיים פנתה "הימה" לנמל חיפה בהודעה שהגיע מבדוק עבור משרד התחבורה, וזרשה שיכינו שם מקום עבורו. מנהל נמל חיפה ענה שאינו רואה בנמל מקום בשביל מבדוק, והוא מתנגד להכנסתו. הוא אסף את כל רבי החובלים של הנמל והמהנדסים, והם הגישו דוח המסכם שאין כל אפשרות להכניס את המבדוק לנמל חיפה.

הי"ח"ר י. גורי:

בשעתו הועלתה הצעה להכניסו לנמל הקישון.

מר רוזילי:

כן, אך לשטם כך צריך להכין את נמל הקישון. לשטם החקנת המבדוק יש צורך בעומק של 14 מטר. אם מוכנים לא לעבוד אתו לעת עתה באופן מלא, הוא יכול לעמוד באמצע נמל חיפה, שם יש עומק של 11 מטר. אולם מבדוק זה אינו יכול לעמוד לבדו; על ידו צריך לעמוד בית מלאכה גדול. אילו פנו אלינו לפני שנה בענין החקנת הקישון, אפשר היה להתחיל לחפור והיו קובצים מי ישלם זאת.

בישיבה עם הנהלת הנמל לפני שבועיים, נאמר שנמסר למומחים לבדוק אם אפשר להסדיר זאת בקישון, כמה זה יעלה וכמה זמן דרוש לכך, ובינתיים יוכנס המבדוק לנמל. אך אנו יודעים מה פרוש "בינתיים" אצלנו. השר אמר שהוא אינו מוכן להפקיד את נמל חיפה בשביל אנשי הפקר, שטיפלו בענין זה באורה הפקדית כל כך. מדוע הזמינו? מי שילם עבור זה? אנו לא שילמנו והאוצר אינו יודע שום דבר על כך. השר נתן הוראה בכתב לפני שהוא נסע, שהוא מתנגד להכניס את המבדוק לנמל חיפה. כל הענין הזה הוא חומר לבדיקה בודה צבורית בשלב גבוה מאד: מי קנה, מי שילם - מהי הכתובת.

ד"ר ארנון:

אין אני מטפל בשטח זה ויל כן הענין אינו ידוע לי. אני חושב שרצוי לברר זאת עם שר

האוצר.

מר רוזילי:

בענין הספנות, דעת המשרד שלנו היא שכל שנרבה לעשות בשטח זה, הרי זה משובח. השנה הובלנו 19% מן הפרי ליצוא באניות שלנו. מקובל בעולם שכל ארץ מובילה 50% מן היצוא שלה, וזו צריכה להיות גם המגמה שלנו. אולם הודות לאותם 19% שלטנו על הובלת הכמות כולה, על ידי קביעת מחיר ההובלה ובחירת סוג האניות. יש בענין זה גם צד בטחוני. גם אנשים מחו"ל אומרים שעלנו לשאוף לצי שלפחות לא יהיה גרוע משאר הציים במזרח התיכון. היונים והאיטלקים פיתחו טפנום עצומה. מאחר שצי נותן גם הכנסה גדולה במטבע זר, הזמנו מן השילומים כמה שניתן. מנקודת השקפתו של משרד התחבורה ושל הממשלה בכלל, כל אניה המתווספת היא ברכה לארץ. אי אפשר לחנך ימאים על היבשה, וצריך מקומות קליטה עבור אלה המקבלים הכשרה של ימאים.

היו"ר י. גורי:

מה כבר הושלם במסגרת מפעל הקישון, ומהו הבסיס העסקי של מפעל זה, על יסוד חישוב

ההשקעות והאמורטיזציה?

מר רוזילי:

כאשר התחילו לתכנן את מפעל הקישון, היחה בנמל חיפה צפיפות גדולה מאד בגלל העליה ובגלל היבוא הרב. בינתיים הכפלנו פי שלש או חפוקת נמל יפ. והומפנו רציפים גם בנמל חיפה. המיכון שהוכנס בנמל חיפה הגדיל את התפוקה גם שם. הממגורה של דגון תפחית 300,000 טון חיטה ממעמסת הפריקי והטעינה הרגילה. מנקודת השקפה של הנמל, אין הקישון הכרחי כל כך כרגע. החלטנו לסיים השנה את השלב הראשון של המפעל ולהסתפק בכך בינתיים. כית הושלמו שני שלשה רציפים ומחסן על שטח של 3000 מטרים מרובעים. גביב המחסן נטללה ושת כבישים ותועבר גם שלושה של הרכבת. רצינו להקים שם אזור חפשי. עד עכשיו לא היה יסוד רב לכך, אם כי עכשיו ישנם כמה גופים ובנקים בחו"ל המתעניינים בכך. ישנו חלק השמור לאזור בינלאומי, אך בינתיים השתנה המצב הבינלאומי. כן בוצעו עוד כמה עבודות המפורטות בדברי ההסבר.

בכל הנמלים הגדולים בעולם מחולק הנמל לרציפים ולכל חברת אניות יש רציף משלה ומחסן שלה. כיום מובאים כל המשאות ברגע האחרון לנמל, כי אין מקום לאחסנם שם. על ידי כך נגרמה צפיפות ויעילות הטעינה קטנה יותר. בארצות אחרות יש לבעל האניות מחסן אליו אפשר להביא את הסחורות כמה ימים מוקדם יותר, ואז אפשרי גם סידור מתאים יותר. בנמל הקישון רצינו להחכיר את המחסן שכבר הוקם. היות וזה חידוש החלטנו להחכיר לזמן קצר בלבד ל"פי.אי.סי". ההחכרה היא לשנתיים, ודמי החכירה הם 20,000 לירות לשנה. נוסף לכך הם משלמים 1000 לירות בעד כל דונם שהם מקבלים סביב המחסן והם מתחייבים לדאוג לכבישים הדרושים שם וכד'. את הציוד הכבד הדרוש להם אנו מחכירים בתנאים המקובלים בנמל חיפה. אם הנסיון של השנתיים האלה יצליח, יש להם אופציה לשנתיים נוספות. אם הרווחים יהיו גדולים, נעלה את דמי החכירה.

הכוונת האניות לנמל הקישון תהיה בידי נמל חיפה, ומנהל נמל חיפה יהיה ממונה גם על נמל הקישון. רק שיטת העבודה תהיה שונה: בחיפה יש לחברה אחת מנופול על כל הרציפים ואילו כאן יהיה לכל חברת הפנות רציף.

היו"ר י. גורי:
אם התכנון היה פרי מצב שנשתנה בינתיים, מפתבר שלפי שעה אין ההשקעה מוצדקת לגמרי.

מר רוזילי:
יתכן שאילו היו מעליה עכשיו תכנית כזאת, היינו אומרים שאפשר עוד לחכות. אולם אנו מכינים בקישון נמל דיג בשיתוף עם משרד החקלאות, כדי לפנות את נמל חיפה. כך יש לנו כמה הצעות לסדר שם נמל עבור שיט ספורטיבי. יש לנו הצעה למסור למטרה זו 25 דונם תמורת תשלום גבוה לכל דונם.

היו"ר י. גורי:
האם בהסכמה עם "פי.אי.טי" ישנו תנאי על מינימום ידוע של אניות שיט להפנות לרציף שלהם?

מר רוזילי:
נקבע מינימום של 80,000 טון לשנה. יש תקופות, כגון תקופת טעינת פרי הדר, כאשר נמל חיפה יהיה מעוניין להפנות לנמל הקישון. לפי דעתי התנאים נוחים לנו מאד. נקבל כל מה שמקבלים בכל אניה בלאו הכי, ונוסף לכך דמי חכירה. לדעתי חשובה בעיקר השיטה של מחסן עצמי לחברות הספנות.

היו"ר י. גורי:
מבקר המדינה מציין בדוח שלו שתעריפי הפריקה לא הועלו בהתאם לעליית ההוצאות, ובשנת 1952/53 נזר גרעון של קרוב לרבע מליון לירות. מן הדין היה להעלות לפחות פעם בשנה את התעריפים, בהתאם לעליית ההוצאות, על מנת למנוע גרעון.

כן נאמר שדמי השהיה היו נמוכים מאד וכתוצאה מכך הצטברו סחורות שסתמו את הנמל.

מר רוזילי:
המצב תוקן בשני השטחים. שינינו את התעריף וגם הגענו להסדר עם הקבלנים שימנע יצירת גרעונות בעתיד. אשר לדמי שהיה העלינו את התעריף כל כך, שצריך יהיה עכשיו להוריד אותו שוב. דמי שהיה אלה הפכו מדמי אחסנה לקנסות שעלו באופן פרוגרסיבי והגיעו לשיעורים כל כך גבוהים, שלא כדאי היה לשהות בנמל למעלה מן הזמן ההכרחי.

היו"ר י. גורי:
מבקר המדינה ציין שהחוזים עם הקבלנים שבידט הציוד, טרם נחתמו.

מר רוזילי:
עד היום לא נחתמו החוזים. אם כי אין חוזה בכח, ישנם תנאים מקובלים לפיהם נוהגים. השנה חשבנו לשנות את כל השיטה בהתאם להצעות ועדת סלומון ולכן לא עמדנו כל כך על ענין חתימת החוזה. למעשה לא חל כל שינוי והמצב נשאר מאד מאד לא תקין.

בקשר לשרותי תעופה, הרי הכוונה היא לשרת התעופה בלוד בלבד. אנו מתכוונם להכשיר את המסלולים לפי הצרכים הבינלאומיים. כן אנו מכניסים סכום גדול בשיפור הבניין המרכזי. בנין זה תוכנן לפי מושגים שהיו שרירים לפני עשרים שנה, וכיום אין אפשרות להגיש את השרותים המתאימים לבאים וליוצאים. יש תכנית להשקיע בגנין 350,000-400,000 לירות, אך לא הכל במסגרת שנה זו. אנו רוצים להפריד לגמרי בין הטיפול ביוצאים והטיפול בבאים. ננהיג גם דמי כניסה נמוכים עלינו גם להכין מקום עבור ציוד שנקנה מהלואת בנק "אכטיס" וכלא הוחקן עד כה מחוסר מקום מתאים. יש גם בעיה של שמירת שדה התעופה. המשטרה הודיעה שאין היא מקבלת על עצמה כל אחריות לשמירת שדה התעופה במצב הנוכחי, עד אשר לא תוקם לפחות גדר. 46,000 לירות הוקצבו לגדר זו. נוסף לזאת יש תכנית שמירה רגילה, וכל זה יחד מצטרף ל-300,000 לירות.

היו"ר י. גורי:
בדוח מבקר המדינה צוין שמבין 36 הדירות התפוסות בשדה התעופה, נחתמו חוזים רק

ביחס לחמש או שש.

מר רזילי:

זה כבר סודר.

היו"ר י. גורי:

שנית, נאמר שגם עם חברות התעופה אין
עד היום חוזים.

שלישית - מה מצב תשלום ה ובות של "אל על"

לשרה התעופה?

מר רזילי:

השנה זה סודר וטוב, והם צריכים לשלם
סכומים קבועים וגם לסלק את החוב של
העבר. מתוך הסכומים בהם צריך היה האוצר לרכוש מניות ב"אל על"
נכינו את החוב.

היו"ר י. גורי:

בנוגע לתעבורה בדרכים, מדוע אין משרד
התחבורה מקפיד על קיום המחירון במונחות?
אם אין ביכלתו לעשות זאת ביעילות, מוטב לסלק מחירונים אלה.

מר רזילי:

כבר לפני שנה בוטל הפיקוח על המוניות
לחלוטין, יש רק הסכם עם ארגון בעלי
המוניות, לפיו הם מגישים לנו את הצעותיהם לשינוי המחירים בטרם
מוציאים החלטת מן הכוח אל הפועל. את הצעתם מתקבלת פחות או יותר
על הדעת, אין אנו מתערבים.

היו"ר י. גורי:

האם לגבי הובלת משאות ישנה הקפדה על מחירים?

מר רזילי:

הלקוחות הגדולים (הממשלה, חנוכה ועוד) מסדירים
זאת על ידי הסכמים. לגבי השאר ישנה הפקרות
שאי אפשר להשתלט עליה. המחירים נקבעים אך ורק לפי היחס בין הביקוש
להצע.

מכון הבדק הועבר על ידינו חינוס למשרד
הבטחון, אם כי הוא הוכנס לתקציב שלנו. המצב שם מאד לא בסדר ומשרד
הבטחון היה רוצה מאד להחזיק לנו "מתנה" זו. אולי גם זה יהיה פעם
בסדר.

היו"ר י. גורי:

האם המכון המטאורולוגי כלול במסגרת המפעלים
המקבלים דמי שרות?

מר רזילי:

לא. זה אני עוררתי שאלה זו, אך מסתבר
שלאורינונים ואניות הוא חייב לתת שרות
חינוס על פי הסכם בינלאומי. הלקוח השני בחשיבותו הוא משרד החקלאות,
המתנגד בתוקף לכל תשלום. מאידך, השרות המטאורולוגי עצמו אינו רואה
בעין יפה הצעות מסוג זה, שיהפכו אותו לשרות כלכלי יותר מאשר מדעי.
כעת הם נותנים אינפורמציה לכל הפונה אליהם. כשלעצמי איני רואה
סיבה מדוע לא להטיל חובת תשלום. למעשה זהו שרות מדעי הניתן חינוס לכל
דוגש.