

ת.ר.ק.ד.ל.ט.ט. 16/7

טלמיבת ועדת הכספים, טיוח ד', ר' בכסלו תשס"ו
(1.1.2.54), בצעה 9.00

- נוכחים: חברי הועדה:
- י. גורי - היו"ר
 - י. בדר
 - ח. אריאב
 - ש. דיין
 - ק. לוז
 - ז. ספר
 - ח. למדן
 - א. הרצפלד
 - ח. רובין
 - א. סטופ
 - י. פורדר
 - ס. ארם

- נוכחים:
- מר ספיר - הטנהל הכללי של האוצר
 - מר קוזלוב - מטעם האוצר
 - מר קיטרון - מטעם משרד המספטים
 - מר בזק - מזכיר הועדה
 - מר ספינק - מטעם האוצר

סדר-היום: 1. מדיניות הדלק

פותח את הישיבה.

היו"ר י. גורי:

ח. רובין:

יש לי הצעה דחופה לסדר היום: אני מציע להעמיד לדיון את פעולות רשות הפיתוח להעברת השבט הבודאי אל הרוזייל. מאדמתו זהו שבט הידוע בסיתוף פעולתו עם יהודים, בזמן ההתיישבות בנגב ובזמן מלחמת השיחרור, וכפי שנודע לי ישנן תוכניות להעביר שבט זה מאדמתו. במסגרת הצגת העניין לא אפרט את הפרטים, אבל ישנו כבר טו"ס עם השייך, לא עם השבט, בפנין זה ויש לי חששות שהדבר עלול להתבצע תוך זמן קצר, אם כי אינני בטוח בכך. על כל פנים אין כאן ידם של מוסדות הגטחון. אני מציע להזמין באופן דחוף את בא כוח רשות הפיתוח ולבקש ממנו באורים, ועד אז שתינתנה הוראות שלא ייעשו כל פעולות אשר עלולות להעמיד אותנו בפני עובדות מוגברות.

היו"ר י. גורי:

לא ברורים לי שני דברים: א) באיזה טיזה הדבר הוא בגדר סמכותה של ועדת הכספים; ב) באיזה טיזה ועדת הכספים מוסמכת לדרוש להפסיק פעולות. אמנם זה"כ רובין יכול לטעון שהוא יגיש הצעה לסדר היום בכנסת...

הוצעה הצעה כזו.

ח. רובין:

היו"ר י. גורי:

אז בודאי אין זה ענין הנוגע לוועדת הכספים.

ח. רובין:

רשות הפיתוח היא מוסד של משרד האוצר, ולפי חלוקת הסמכויות של ועדות הכנסת משרד האוצר נכנס בתחום סמכותה של ועדת הכספים. נוסף על כך לא מוזמן היה דיון עם מר שטנר על תקציב רשות הפיתוח, ובדיון זה נתקבלו החלטות גם בנוגע לצדוטים, ואני מסתן על טיפול הועדה שבעטה כבר בטוח זה. אינני רואה כל קשר להצתי בוועדת הכספים לבין הצעה שאני עלול להציע לסדר היום של טלימת הכנסת.

חוץ מזה אני דוגג ל-1200 בני השבט.

הינו"ר י. גורני:
נכון שועדת הכספים רשאית לבקש באורים
מסדר האוצר, אבל אין היא רשאית לדרוש
הפסקת פעולות על סמך אינפורמציה שקיבל חבר מטויים של הועדה. אני מציע
להפנות שאלתו של חה"כ רובין כשאלתא לשר האוצר, ולפי הבאורים שנקבל
נדע כיצד לכלכל את מעשני.

ח. רובינו:
אני מבקש להזמין לישיבה זו את מנהל
רשות הפיתוח.

הינו"ר י. גורני:
אין זה מקובל שמזמינים את לישיבה בלי
הודעה מוקדמת. אני יכול להזמין את
מנהל רשות הפיתוח ליום ב' הבא.

אנו עוברים לסדר היום:

מדיניות חוץ במדינה

מר ספיר:
ברצוני לסקור את הסתלסלות בעיית הדלק
והספקתו לארץ, להציג את הבעיות ולהציע
במידת האפשר פתרונות.

בתקופת המנדט היו בארץ 3 חברות נפט -
"של", "סוקובי וקום" ו"סנטרף", חברה אשר התמוגה אחרי כן עם חברת "אסו".
בשנת 1947 הגיע יבוא הדלק הגולמי ל-4 מיליון טון; מזה הוצא מארץ חזרה
3 מיליון טון, במיליון הנותר הסתמנו תושבי הארץ דאז פלוס הצבא הבריטי.
אין לי בדיוק את המספר מה היתה בתקופה היא התצרוכת של היטוב.

שלוש חברות אלו הפסיקו את פעולתן בארץ
ערב הקמת המדינה. בקשר לרכישת דלק הוקמה קרן הדלק אשר החלה לחפש דלק
בסווי העולם וקנתה בראשית 1948 כמה טלוחי דלק בתנאים קשים ובמחירים
טופקיים ברוטניה ובלגיה. ב-1949 חידשו החברות את פעולתן בארץ אחרי שהוטמם
על סורה של תנאים: א) בעד הדלק צריך לשלם במטבע זר; ב) מנבה המחיר
והקלולציה יהיו טוטכטיים ומבוטטים על מחירי ספרץ טכטיקו (בתחילה חושב
השער המכוצע של ספרץ טכטיקו ואחר כך היטבנו לפי השער הנמוך יותר);
ג) להחזיק טלמי של דלק לתקופה של חודשיים.

ברצוני לתת כמה מספרים אשר יראו את
הסיטוט בדלק בשנים השונות: ב-1948 הסתמנו ב-400 אלף טון דלק שעלה
ב-1949 ל-571 אלף טון, ב-1950 728 אלף טון, ב-1951 830 אלף טון, ב-1952
915 אלף טון, ב-1953 מיליון ו-60 אלף טון וב-1954 מיליון ו-150 אלף טון.

את מספרי החלוקה לפי הסוגים אתן רק
כהשוואה בין השנים 1948 ו-1953. בנוזין - ב-1948 77 אלף טון ב-1953 175
אלף טון; נפט - ב-1948 58 אלף טון, ב-1953 143 אלף טון; סולר - ב-1948
50 אלף טון; ב-1953 154 אלף טון; טזוט - ב-1948 200 אלף טון ב-1953
600 אלף טון (עליה גדולה זו באה בעקבות הצריכה הגדולה לייצור כוח חשמלי -
ב-1949 היו בארץ 54 אלף קלירות והיום - 230 אלף קלירות, חסמל אשר כולו
מיוצר על דלק).

מה הם הצרכנים העיקריים של הדלק? -
חברת החשמל - 350 אלף טון (המספרים הם של שנת 1953); לייצור מלט -
60 אלף טון; תעשייה - 120 אלף טון; חקלאות (חוץ מחלקה בחשמל, כי החשמל
מתחלק בין תעשייה, חקלאות וצריכה ביתית) - 67 אלף טון; צריכה ביתית -
100 אלף טון; אוטובוסים - 20 אלף טון; צבא - 45 אלף טון; משטרה וטמטלה -
17 אלף טון; אוניות סוחר - 50 אלף טון; מכונות טשא - 75 אלף טון.

אנו מוצאים לדלק בשנה כ-36 מיליון דולר,
יותר מאשר אנו מוציאים לחיטה, זהו לגבינו המצרך הראשי. לחיטה אנו
מוציאים לשנה כ-21 מיליון דולר.

לפי הספרים שהבאתי לנו הארץ הרביעת
בטיטוס בדלק, וזאת בעיקר מפני שאין לנו שום כוח אחר לייצור חשמל.
אתן להלן את טבלת הטיטוס בדלק בארצות השונות לפי מספר הקילוגרמים לנפט:
בארצות הברית - 2500 ק"ג, קנדה - 1700 ק"ג, שבדיה - 750 ק"ג, ישראל -
600 ק"ג, אוסטרליה - 560 ק"ג, נורבגיה - 540 ק"ג, אנגליה - 340 ק"ג,
בלגיה - 330 ק"ג, סווייץ - 300 ק"ג (שם כ-90 טכונ החשמל פיוצר על ידי
מים), הולנד - 300 ק"ג, צרפת - 293 ק"ג, יוון - 142 ק"ג גרמניה - 132
ק"ג, תורכיה - 48 ק"ג, יגוסלביה - 30 ק"ג. אנו משתמשים בדלק, על נפט,
פי 20 מאטר יגוסלביה.

בשנים 1932 - 1930 הונח הצינור של
חברת הנפט העיראקית עד נמל חיפה, בו קיבלנו בשנת 1947 75% מהדלק.
בשנת 1940 נגמרה בניית בתי הזיקוק שיכולת תפוקתם מגיעה ל-4 מיליון
טון. ב-1947 הטטיקו חברות הנפט להזרים נפט דרך הצינור, מאז
אנו מטלטים מאיר יקר ב-10 דולר על טון שהיינו יכולים לחסוך אילו קיבלנו
את הנפט דרך הצינור, כלומר זה מסתכם בהפרש של 10 מיליון דולר על מיליון
טון נפט. נוסיף על כך את הפסד בתי הזיקוק העובדים בתפוקה של כמיליון
טון לשנה בטקום 4 מיליון טון, אשר מסתכם ב-2 מיליון דולר בקירוב,
והפסד להוסיף את ההפסד השלישי, ההפסד של נמל חיפה כנמל יצוא
לדלק מזוקק.

עוד ב-1950 התחלנו בסו"ס עם חברת בתי-
הזיקוק בקטר להפעלתם. הסו"ס ארך קרוב לשנה וב-1951 הוסכם והוחלט
על הפעלת בתי הזיקוק. אבל הסו"ס היה קשה וטייגע בגלל פחד החברה מפני
הערבים. אנו הודענו לה באופן קטגורי שנלאים את בתי-הזיקוק אם לא יפתחו
אותם, והם נמלצו לחתום על הסכם בראשי תבות. ארצות הברית וצרפת היו
טעונינות במיתוק בתי הזיקוק, אבל אנגליה לא היתה טעונינת בכך ולאוצתה
בכך, אבל גם היא נכנעה ללחץ הערבים. לאחר פתיחת בתי הזיקוק עוררנו טוב
את בעיית ביקורת הזכיון של בתי הזיקוק. ובסוף 1952 הגענו לידי הסכם
סנחתם בפברואר 1953 בראשי תבות, והתנינו שאנו צריכים להביא את ההסכם
לאישורה של הכנסת. עד היום לא הפעלנו ולא הבאנו הסכם זה לאישור הכנסת
מפני שלא כל השאלות הובהרו, אבל על יסוד ההסכם שילטה החברה מט הכנסה
עבור כל השנים, החל מ-1948 וטכניכה לשלם גם בשנה זו, אם כי טענה החברה -
וזוהי אחת מטענותיה העיקריות - שבזיקוק מיליון טון לשנה היא לטענה
מפסידה כסף על בתי הזיקוק. אנו דרשנו שהקל ולציה תהיה על התפוקה המלאה
של בתי הזיקוק, ודנסני שאנו מקבלים כ-100 לירות שטרנליג על חשבון מט
הכנסה.

הדבר העיקרי שהשגנו בסו"ס זה הוא,
שהוחלט כי לממשלת ישראל ישנה אופציה לזקק דלק, ועל יסוד כך הוקמה
חברת הדלק הישראלית. הוכנה טיוטת חוזה להספקת גזים לחברת דנסים
חיטיים, בית החדש הזקוק להרבה גזים שבתי הזיקוק יכולים לספק, ביחוד
לאחר שהותקן מתקן פיצוח חדיש.

נאמר בו יכוח מחיר הספקת הדלק - כתוצאה
מירידת מחיר הדלק בעולם - וחלק הממשלה בטייוק המקומי. ניהלנו במקביל
סו"ס עם חברת הנפט העיראקית. עד היום הסו"ס לא נסתיים, מאום שהחברה
משתמטת לסיים את הבירורים. אבל בינתיים הוסכם - לטענה הסכם בפועל -
שאנו רשאים להשתמש בתקנים שלה בנמל חיפה. חוץ מזה החברה מטלטת משלוחים
בערך של 125 אלף לירות שטרנלינג, למרות שאינה פועלת בארץ.

אחד הדברים החשובים בסו"ס עם חברת
בתי-הזיקוק היה ענין רשות הזיקוק לחברה הישראלית. הוסכם בסו"ס זה על
כך, כי בתקופה טטויטת החל מ-1954 או 1955, תגיע רשות זו ל-30 אחוז.
לשם זה הקיטנו את חברת הדלק הישראלית משתתפים בה גורמים אלה:
בנק דיסקונט יחד עם קבוצת יהודים (כפי הנראה) - 35%;
נוע, "אספ"ל, בנק הפועלים ו, המטביר הפרנזי - 35%; צי"ס - 10%;
בנק הלאומי - 10%; ממשלת ישראל - 10%. החברה הזו נתנה לנו את האמצעים
ואת היכולת להיאבק עם חברות הדלק הבינלאומיות, שהן - "של" עם רשות
טייוק של 45%, "סוקוני ווקום" עם רשות טיווק של 25%, "אסטו" - רשות טיווק
של 6% (וזוהי החברה השחצנית ביותר בהתנהגותה). זה לגביל שנת 1954.
ב-1955 חברת הדלק הישראלית תגיע ל-28%, אחוזי יתר החברות ירדו, אבל
המכסיטום של חברת הדלק הישראלית יהיה 30%.

חברת "אסו" סזמן דצתה לצאת את הארץ ואנו לא נתנו לה לעשות זאת כדי לא להגדיל את חוצפת הערבים, כי במידה וחברת "אסו" תצא, הלחץ על "סוקוני ווקום" יגבר. בינתיים עבין יציאת "אסו" נכצא בתהליך של גטר, סמוך בנידון זה יהודי אטריקני, ואנו סתדלים שהטוויזים של חברת הדלק הישראלית לא ירדו.

ב-1953 קיבלנו קצת דלק סקוויט, חלק בעצמנו, דרך חברת הדלק הישראלית, וחלק באמצעות חברת "של". כל חסן אנו סחפטיה דלק בארצות נחרות, טטום סטרבית הדלק אנו סקבלים כעת סוונצואלה, וזה עולה לנו בטחיר יותר גבוה ובדטי הובלה יותר גבוהים.

ב-1953 נעשה נסיון ראסון לקבל דלק טאיטליה. קיבלנו 2 כללרחים אך ההספקה הופסקה כחוצאה סהזחת הערבים, אשר דוטגים להזהיר את כל סטוקי הנפט. בסוף 1953 נכנסנו לסו"ט עם רוטיה על עסקי חליפין, ככרבר תפוחי זהב וקנינו 200 אלף טון דלק העולה לנו ב-5 דולרים פחות על טובה, מאשר הדלק סוונצואלה, אבל לא טפני סטחיר הדלק זול יותר, אלא טפני סההובלה זולה יותר ב-5 דולר הטובה. העתונות שלנו כל כך סיבחה הסכם זה, עם הגיע כל אניה לנפל חיפה, עד אשר הרוסיים יקרו הטובה את סחיר הדלק עצמו ב-50 וכטה סנטיים על טובה, באופן טעל הדלק סקנינו הטובה פרוטיה הרווחנו - בהטוואה לסחיר הונצואלי - רק 4.5 דולר על טובה.

הסתטטנו באופציה הנוספת שהיתה לנו אצל הרוסיים על 50 אלף טון דלק נוספים וקנינו ב-1954 בסך הכל 250 אלף טון סמוך כלל התצרוכת/1,150,000 טון, כלומר קנינו בעצמנו, שלא באמצעות חברות הדלק החרות, כ-25% סכלל התצרוכת ב-1954.

הוטכם עם חברת בתי הזיקוק שהיא תזקק את הדלק הרוסי, אם כי יסנם ענינים סטובכיה מבהינה סקצועית - בנוגע לאחוז הטלח ובכלל בקטר לאפשרות הזיקוק של הדלק הרוסי - ובמידה שהטטלות הסכניות תפתרנה לא יהיו קטיים נוספים בנוגע לבתי הזיקוק.

גם הטובה נכנסנו בסו"ט עם רוטיה, טוב תטורת תפוחי זהב ובטונות - או בקליהינג, או בלירות סטרלינג או בדולרים - נחתם הסכם על 200 אלף טון ל-1955, עם בחינת העבין סחש בירני 1955 על כטות נוספת.

כעת, לאחר סטצטנו הכספי הוטב, כטטינו צריכים להתחנן יותר אצל החברות החרות שיתנו לנו דלק באטראי - ואני רוצה להחזיר אתכם לטצב באמצע טנת 1952, כאשר היינו חייבים הרבה כסף לחברות הדלק, ואפילו לא עזר סכתב איטי של הנטיא וייצטן ז"ל לראש טטטלת בריטניה - היות ובטמצעות כספי הסילוטטים שלטנו את החוב, נכנסנו בסו"ט על סחירים עם חברות הנפט עצטן, ובסוף 1953, סקביל לסו"ט עם רוטיה, סקביל ל-2 הסטלוחים סקיבלנו טאיטליה, הודענו לחברות כי אנו תובעים שינוי הסחיר, בטלב הראטון הן ניסו להטהות את הדיון, אמרו לנו: עכטיו אנו נטטאים בסו"ט עם פרס, במידה שנגיע לידי הסכם נחזור ונבחון את הסחיר, ועוד טענו טבכלל הפעלת בתי הזיקוק היא בטבילם הפסד, הם טעו ביניהם להפטיק את הפעולה בבתי הזיקוק. בחודס טאי החל סו"ט נטרץ, אשר התנהל על ידי סר שוער, סר קוזלוב ואנשי הסגרידות באנגליה, החברות טוב טענו את הטענה שהטו"ט עם פרס עופד להטטיים, ועוד הוטיפו שהן טוכנות לסטור לידינו את בתי-הזיקוק. טאז התחלנו לבחון את האפשרות של הפעלת בתי הזיקוק בעצמנו. אינני יכול לומר שהדיבור על ויתור על בתי הזיקוק היה רציני ביותר, אם כי - טוענים האופטיטיסטים - כדאי להן לוותר על בתי הזיקוק רק כדי שיוכלו לומר לערבים: אנו טוציאים את בתי הזיקוק טארץ ישראל, טכל סקום אנו ענינו שהננו טוכנים לדון על זה.

בזטנים אלה טוב נחודס הטו"ט - טאני קורה לו טלב ג' - וטלסום, ביום ב', החלו היטיבות בלונדון אשר דניים בהן על שינוי סחיר הדלק. הם סחפטיים טענות אחרות כלפינו, הם טוענים שטר קוזלוב דאיין את העטונטיים באטריקה וזה גרם להם לצרות בארצות ערב - כטבכלל כל העבין לא היה נכון - וזה היה נסיון להתחטק.

אנו חשבנו שכדי לחזק את הקלפים שלנו בצטרך, לגפנף עם אפשרות של קבלת דלק מארצות אחרות, על כן עשינו שני הסכמים - אס רוסיה על 200 אלף טון דלק והסכם שני עם חברה מיטלקית על 30 אלף טון, במחיר זול יותר ואם אופציה על כמות נוספת. (המיטלקים טוכניס עכשיו לסחור אתנו כתגובה על אי הכללתם בחברה האנגלו-אירנית).

מצד אחר אבי רוצה לציין, כי גם לו היו הרוסים מציעים לנו היום את כל כמות הדלק הדרושה לנו, העניין אינו כל כך פשוט ואיננו יודע אם היינו טוכניס לקבל הצעה כזו. מתוך מספרים הנמצאים תחת ידי נראה, כי אחוז הדלק הרוסי המסווק לארצות חוץ הוא קטן ביחס לייצור הכללי, וכי בדרך כלל אין שינוי - פרט לתנודות קטנות הקשורות לשיקולים שונים - בכמות הדלק שרוסיה משתמשת לצרכיה היא. לעומת זאת ונצוג'לה, מתוך 160 אלף טון שהיא מפיקה, צורכת בעצמה כ-5 מיליון טון בלבד, פרט, מתוך 30 אלף טון זקוקה ל-4 מיליון טון בערך. אבי מסופק אם מישהו היה מקבל עליו את האחריות להסכים להצעה רוסית, לו זו הייתה מציעה לנו את כל כמות הדלק הדרושה לנו, ואבי מסופק אם מישהו היה מחליט לנתק את כל הקשרים עם החברות, "סל" ו"סוקוני ווקום" וללכת רק לטקוור זה, אשר אם ב-1954 שיווק 4 מיליון טון מתוך ייצור כללי של 60 אלף טון, איננו יודע אם לא יחליט ב-1955 לייצא פחות, וכפי הנראה רוסיה באמת תייצא בשנת 1955 פחות דלק מאשר בשנת 1954, כתוצאה מהגדלת התצרוכת הפנימית.

אנו חושבים שהקלף החזק שלנו זה הדלק הפרטי. כל השותפים בחברה הפרטית מעוניינים לסווק את הדלק הפרטי בשותפים הקרובות - כי כפי הנראה התצרוכת העולמית לא תגדל - ואנו מאמינים שנוכל להנריד את המחיר לטובה ב-3 דולרים, גם אם לא ניסע דרך תעלת סואץ, מפני שהדלק הפרטי הוא יותר זול מהדלק הוונצואלי והרוסי כאחד. בטבילנו זה יהיה חסכון ב-3 מיליון דולר. הרוסים לא הסכימו לטכור בשלב זה יותר מ-200 אלף טון, אפילו לא הסכימו לתת אופציה ברורה.

אנו מתלבטים בבעיה נוספת, וזו בעיית הסנקרטים. בעניין זה הטוחמים מחולקים ביניהם, האם כדאי שיהיו לנו סנקרים עצמיים או לא, כי במחירי ההובלה יש תנודות. למשל, בעד הובלת 1,150,000 טון דלק שילמנו פחות מאשר בעד הובלת 1,050,000 טון דלק לפני שנה, לא רק בגלל ההפרט שבהובלת הדלק הרוסי, אלא גם מפני שהיתה התחרות גדולה מאוד במחירי ההובלה בעולם. על פי סטטיסטיקה ישנם כיום בכל העולם הרבה יותר סנקרים מאשר מנוצלים למעשה. אנו החלטנו בכל זאת לרכוש סנקר, ובמסגרת השילוחים הזמנו סנקר של 18 אלף טון, שדוטני עולה 3 מיליון דולר, והיינו צריכים לתת לבעלים הלוואה לתקופה ארוכה יותר מסנקר ניתן לצי"ם. הכוונתם היו מחולקים בדעות ובקושי הבאנו אותם לידי הסכמה על קניית סנקר אחד. בינתיים מספר יהודים קנו סנקר טיפוס והחלו לעבוד בו, זהו סנקר של יהודי מחוץ לארץ אשר העביר אותו כעת תחת גדל ישראל.

בעיה נוספת שאנו מתקשים לפתרה היא בעיית בתי הזיקוק. אנו טוענים לחברה - אם כי אין לנו הרבה תקוות שהטענה תתקבל - שעליה להפעיל את בתי הזיקוק בסלוא לכולתם, ואז מפילא תמאסל בעיית הגרעון שבהפעלה הנוכחית של בתי הזיקוק.

אחת הבעיות הנוספות היא בעיית שיווק הדלק. כיצד להקטין את דמי השיווק הישירים והבלתי ישירים, כיצד להקטין את ההפרש הקיים בין ימחיר הדלק הנמצא במיכל ובין המחיר שהצרכן משלם.

אעמוד במספר מלים על חשיבותה של חברה הדלק הישראלית. זהו מכשיר עצום בטבילנו, דרכו אנו יכולים לנהל את המלחמה הקונסטרוקטיבית עם חברות הנפט הזרות, לבצע את הקניות ברוסיה ואיטליה אנו יכולים אך ורק באמצעות חברת הדלק הישראלית, ובשנה זו יהיו לה כ-340 אלף טון רשות לסווק. אלא שהצרה היא כי לחברה אין ההון הדרוש כדי לפעול בהיקף רחב כזה, וכרגיל היא באה ודורשת עוד כסף.

אנו תבענו ב"ת תוקף מחברות הנפט שהן
יגדילו את סטוק הדלק, היום ישנו סטוק ל-4 - 3 חודשים. לפי הסכם
הסילומים אנו רשאים לדרוש בדצמבר סקדסה בטכום של 5 - 4 מיליון דולר
אשר אנו רוצים להשתמש בהם כדי להגדיל את הרזרבות בלוק לעוד חודש.

כן אנו תובעים מחברות הנפט לעשות רביזיה
בקולציה של כל ההוצאות, ואנו מקווים שהודות לזה שנעשה עוד בסיון
להשיג דלק פרוטיה, הודות לאפשרות|של|הבאת דלק מפוס, והודות לחברת
הדלק הישראלית, שעל ידה נוח יותר לנהל מאבק - נוכל להגיע לקיטחץ
של 3 - 2 דולר על טובה. אני יכול להוסיף, שגם הסמועות המתחזקות בעולם
על אפשרות גילוי נפט בישראל, גם זה מחזק את טעמנו בטו"ט, טטום
ט"ל" אינה מתכוונת לצאת את הארץ ולוותר על 45% של סיווק,
גם "סקווי ווקום" אינה חושבת על זה, ואיננו בטוחים אם גם חברת
"מסו" היתה עוזבת לולג התיווך של היהודי האמריקני. מכל מקום
עבין זה הוא לעיני המטלה במסך כל התקופה, כאשר היינו צהיכים לקנות
באירופי לא יכולנו ללחוץ, אבל עכשיו הבירורים הם בעיצומם הטל.

מהו כרגע המצב בארץ מבחינת אפשרויות גילוי
נפט?

א. טו"פ:

(המסך הישיבה דשמה אד)

לפני-כן רשם א.א.

א.ד.

ד. ארם:
אני הצינתי כי החפוש יהיה מיליון 2,5 דולר
לפון, ומה נעשה עם החיסוב לגבי 200,000
טון בגיע ל- 500,000 דולר, וזהו סכום לא מבוטל. אני מבקש להבהיר
עם הצינתי הפיסקלית הזו על הממשלה.

מהו הסכום של זמי תיזון שמקבלת חברת הדלק?
ב"דבר" בתפרסמה כתבה בה נאמר שחברת הדלק לא גילתה התלהבות לקניית
דלק זול מברית המועצות, היות והיא מקבלת עם זמי-התיזון שלה סגודל
המחזור.

האם נכון הדבר שבזי-הזיקוק וחברת דטניה
היו שותפים ללחץ שלא לקבל את הדלק הרוסי?

האם נכונה הטענה שאת הדלק הרוסי קשה
לזקק בבתי-הזיקוק שלנו?

האם ממשלת ישראל איננה רשאית להגיד
שבתי-זיקוק הנמצאים על מדמת ישראל צריכים להיות ברשותה - ואינני
מתכוון כמין להחרטה? האם לא רצוי שנשתתדו סתלות בבתי-זיקוק
השייכים למדינה זרה?

י. פורדר:
הכנסה שלנו צריכה להיות השגה דלק בכמות
מספיקה ובמזמן הזול ביותר. לי נראה כי
הפוליטיקה של הממשלה לא לטמון על סקור אחד היא נכונה. האם הושגו
אילו תוצאות בשיחות במסטיקוק?

אני מבקש לקבל הסבר בענין בתי-הזיקוק.
האם אין אפשרות לחזק את עמדתנו שם?

סעיף הדלק מהווה סעיף נכבד במקצת
מטבע חוץ שלנו, האם לאור עובדה זו אין צורך לבדוק מחדש את בעיית
התצרוכת במסגרת להורידה?

היו"ר י. גורי:
חבר-הכנסת הרב הטיל מעל בפה הכנסת שמה
כבדה על חברת הדלק, שהיא מעונינת שיקנה
דלק יותר יקר כדי להגדיל את המחזור ולהרוויח יותר. האם יש אמת
בדבר?

פ. ספיר:
הבריטים החמירו לנו מסוגי דלק בהם אפשר
לאחסן סוגי דלק במשך תקופה מרוכה, והמחסנים
המת-קרקעיים הטובים הם הידי הצבא. אנו מתכוונים להגדיל את סלמי
הדלק, ויש באפשרותנו לאחסן סלמי מספיק לטובה ביותר.

חבר-הכנסת הרב וסטופ הציגו שאלה בדבר
גילוי נפש במדף. בנדון זה צפויות לנו מכובות והסתעות, ואיש אינו
יכול לנבט מראש את התוצאות. יש במדף סוכסיה בינלאומיים לקידוחי
מים וגם הם יכולים לפעול.

עד מה חילקנו רשיונות ל- 7 חברות, מהם
4 חברות חוץ, 2 חברות ישראליות ועודדות בשיתוף עם הון חוץ, וחברה
אחת מעורבת של סר נובוטיסקי. החברה הישראלית הראשונה שהחלה
לקדוח היא חברת לפידות, מיטודה של חברת "סקודות". קידוחה הראשון -
סזל א' - נפתח בעומק של 700 מ'. מי-אפשר לומר שתוצאות הקידוח
הן שליליות היות ויש לעשות עבודה נוספת. הגיטולוגים טוענים שנמצאו
סם עקבות נפט. את הקידוח השני - סזל ב' - היה צורך להפסיק בגלל
זרם המים שלא יכלו להתגבר עליו.

מד.

חברה לקידום עממית קידום ליד במרי והגיעה
שכ לעומק של 10,500 רגל. זהו הקידום העיקר ביותר המזרח התיכון.
הגידולוג תובע להמשיך בקידום, והעומק אליו יכולה להגיע המכונה הוא
15,000 רגל. בקידום זה גילו המפרטורים שונות של גזים שהם פילמנים
לנפט.

גומה חברה עממית קידום יחד עם חברה
זרה, בפיקוח של גידולוג שוויצרי, במצדה. יש להפעלת הרבה נמצא
מטלטל חי (בקידומיה של מזל א' ומזל ב' נמצאו עקבות של מטלטל מת)
והוא נמצא בעומק של 220 מ'. כיום הגיע קידום זה לעומק של 250 מ'.

החברה השנייה היא חברה קנדית של
יהודים וקנדיים. חברה זו הלכה לקידום ליד זכרון, ויש בעממית קידום
בעומק של 4,000 רגל. המכונה יכולה להגיע לעומק של 8,000 רגל.

חברה שלישית היא חברה אמריקאית שעממית
קידום ליד כפר מנחם והגיעה לעומק של 2,000 רגל. חברה זו נתקלת
בקשייה גדולים ומשתמשת לקידומיה במכונה של חברה "סקורות".

חברת "הסקי" החלה לקדום ליד סדה-בוקר,
בין תל-ירוחם לסדה-בוקר, וזהו אחד המקורות, שלפי דעת מומחים, הוא
מבטיחה ביותר. הם סכרו לצורך זה מכונה של חברת-בת של "סקורות"
לעניני קידום, ומטלמיה עברה 1,150 דולר ליום.

כל הגידולוגים טוענים - ודיברתי עם
גידולוגים אמריקאים, ישראלים ושוויצרים - שהמומטיטיות שלהם גברה
הודות לעבודת המחקר הגידולוגי אשר נעשתה במרץ במשך השנתיים האחרונות.
עבודה זו מחזקת אותם בהרגשתם. בעבודת המחקר זו הושקעו על-ידי כל
החברות הללו למעלה ממיליון דולר.

אני מתקומם נגד הממשלה - ולא ידעתי
שחבר-הכנסת גרם אשר זאת מעל במת הכנסת - שאגרת הדלק לא גילתה
התלהבות לקניית הדלק הרוסי. אמרתי זאת ואני חוזר ונטר: לולא חברת
הדלק כלל לא יכולנו לגשת לענין.

היו"ר י. גורני:

חבר-הכנסת גרם אשר מעל במת הכנסת:
"שם מטביר הממשלה לכנסת מה טיבה, מהותה
ופעולתה של חברה הדלק המיוצגת בחברה לאומית-ציבורית? מה חלקם של
אינטרנטביטיות פרטיים בה, כולל "בנק לדיסקונט"? האם גכון הדבר שפורסם
ב"דבר כי חברה זו מעונינת בסחירייה גבוהים לקנות דלק, מאחר שהיא
מקבלת 7 1/2% מסחיר הדלק? כלומר: במחזור יותר גדול של הון - היא מקבלת
יותר? מהי המטת בטמועה, כי "חברת הדלק" המכירה ומכבירה על רכישת
הנפט סברית המועצות, מתוך חשש שקניית יותר זולות נמצאות את רוחיה?"

פ. ספיר:

חברת הדלק היא בבחינת חברה ציבורית,
היות ומשתתפים בה: הממשלה, בנק לאומי,
צי"ם, בוע והמטביר. בלעדי עזרתה של חברה זו לא היינו יכולים לעשות
את העסק, והיזמה הרמטונה לכך במת מצדם. חברה זו לא קיבלה דבר
מהפריט במחיר, אלא כי, מענתם היתה שהדבר ברם להם עבודה נוספת
והוצאות. אנשי חברה זו היו שותפים לכל האימושים והם אשר הדריכו
אותנו. יש להם ידיעה מקצועית ואנו השתמשנו בה. החברה לא קיבלה כל
אחוזים, אלא כי הכל נעשה בעזרתה. היא אינה פריווחה יותר מאשר "של"
או "סוקוני וקום" מלג פחות. זוהי חברה ציבורית אשר הושיטה
לנו את עזרתה, ומבלעדי פכסיר זה לא היינו משיגים דבר היות והידיעות
שלנו היו תימורטת גרידא.

אנו היינו מוכנים לקנות 450,000 טון
דלק סברית-המועצות, ואת קנינו רק 200,000 טון, עשינו זאת מפני שהרוטום
לא יכלו לתת לנו יותר. מקור הדלק המממית לבתי-הזיקוק שלנו הוא אחד,
דומני, ומשם הם נמנו לנו כל מה שיכלו לתת.

יש להם סוגיה אחריה של דלק, מולק אולם אין במסגרתו לזקק בהתיי-
הזיקוק. ג' הדלק המכסיקני אינו מתאים להתיי-הזיקוק במרץ.

בשאלה כזו, השאלה מה זין בתי-הזיקוק.
ודמי שמשלם ישראל רכבית להגיד שהיט כלמיסה את התי-הזיקוק, מולם
השאלה היא מה יקרה למחרת היום. ביקשנו מספר סוכנים לנדוק בעיה זו,
והם טוענים "אין לעשות כדבר הזה. בענין חברת החשמל לא היטה לנו
ברירה אחת, ולעודדה היא ימנו כחפשיה כיום מפסרות לסכור מחדש
את הסכיות, בלי לספור את הקונצסיה. העברת בתי-הזיקוק לרשות הסדינה
פירושה ייקור סחיר הדלק, ודבר זה אינו ראוי. למנהלי המסג ומתן
מסרנו שלפחות זאת ימשיכו לטפל בדבר.

אנו במצגים ברמט הרטיפה של צורכי הדלק בחלק
בגלל המכס המוגדל עליו, אבל בעיקר בגלל התנאים המיוחדים שלנו: הדלק
הוא המצעי היחיד ליצירת אנרגיה.

היו"ר י. גורלי:
השאלה הועברה אלינו על-ידי הכנסת ואנו
חייבים להגיה את מסקנותינו על שולחנה.
המסקנה המתבקשת מדברי סר סליר היא ברורה, אבל השאלה היא מה לשנות
מעל במת הכנסת יש הצעה מסלו.

ס. מרז: אני מציע לדחות את הפיכות לשבועיים ימים.

ההצעה בתקבלה.

היו"ר י. גורלי:
מטרה לחברי הוועדה כי יש בדעתי לתכנן
את עבודת הוועדה במסגן שבקיים מספר
דיונים מוקדמים לקראת הדיון בתקציב. העליתי מספר שאלות, וראוני
לשאל את חברי הוועדה אם יש בדעתם להציע שאלות נוספות. הבעיות
שאני מציע לקיים ליון עליהן הן: בעיית המיירות; חברת החשמל, עניני
המסלג, חברות ואיגודים מסלתיים - דיון בהשתתפות מבקר הסדינה,
הכנסות סוכות מסלתי - על-יטוד סקר מביקשנו לקבל ממת מבקר הסדינה,
המבנה המרגוני של המחלקות במסרד המוצר, מבנה תקציב הסדינה - בהשתתפות
מבקר הסדינה,

כן יש בדעתי לתכנן פיורים במפעלי
חברת "סקורות", במטבי עולים, בתעשייה ירושלים, בחיפה - ביקור
במת, וולקן ובמבדוק, וכן ביקור במספר מעברות. אני מקיש מחברי
הוועדה להודיע בשבוע הבא במילו ימי חמסי - בפרק הזמן לדצמבר ועד
מפיע ינואר - אם סוכנים להיפנות כדי לקחת חלק בפיורים.

י. פורדר: אני מציע להיפגש עם מנשי. לשכת גמס
כדי ליצוח על הנושא "תכנון כולל". כן
אני מציע לקיים דיון על תכנון התעשייה.

ח. מרימב: אני מציע לקיים דיון על בעיית השפעת
ההון הפרטי והדרכים למשיכתו, וכן על
התכנית לבטייעת פרדסים.

ג. סמופ: אני מבקש להעלות את בעיית המסצבים וכן
את בעיית רכבת ישראל.

היו"ר י. גורלי: אני בוועל את הישיבה.