

ג ר ו ש ו ק ר ל ס ס 11/ב

מישיבת ועדת הכלכלה, סיום ג', י"ד בטבת תשי"ז
(18.12.56), בשעה 11.15.

- נכחיה: חברי הוועדה:
- ב. אבניאל - היו"ר
 - י. אלטובי
 - ש. פרלסטיין
 - ש. שורש
 - ט. קסיס
 - ב. אזניה
 - ט. אולסרט
 - ג. שוקן
 - י. אלון

- סוזמנים:
- מר פרטינגר - מטנה לסנהל הכללי של משרד הפיתוח
 - מר גוטגלד - היועץ המשפטי למשרד החקלאות
 - מר גלאס - מטעם משרד המשפטים
 - מר נגבי - מטעם משרד המשפטים
 - מר שלגי - מטעם משרד המשפטים
 - מר דואל - מטעם משרד הפיתוח
 - מר גינצבורג - מנהל כללי של משרד התחבורה
 - מר רחמן - מטעם משרד התחבורה
 - מר יחיאל
 - מר יערי
 - ד"ר ויזרה
 - מר הרמן
 - מר פלכסר - מזכיר הוועדה

- סדר-היום:
1. חוק לפיקוח יצוא תוצרת סן החי
 2. מסקנות ועדת המטנה בענין תוכניות היבוא החלשות
 3. חוק הנפט (תיקון), תשי"ז - 1956
 4. השקעות הסדינה והפעלה על חברת "צים" - הצעה לסדר היום

היו"ר ב. אבניאל: אני פותח את הישיבה.

ברצוני להודיע לכם כמה הודעות.

א) היועץ המשפטי מר גלאס, אשר נתבקש להכין את הניסוח לכמה סעיפים בחוק הפיקוח יצוא תוצרת סן החי, בהתאם לתיקונים שהכנסנו, נתקל בסעיף אחד שלדעתו טעון שינוי החלטתנו. היה סעיף שבו נאסר שמצרכים העלולים להתקלקל ואשר נתפסו, יכול התופס לסכור אותם בצורה זו או אחרת. אנחנו אמרנו: הלא כל העניין הוא לשם הוכחה בפני בית-הדין, מדוע איפוא יש צורך במכירת המצרכים? אז הוא קיבל את דעתנו, אבל כאשר עבר על החוק ראה שיש סעיף המאפשר לתופס להחרים את הסחורה, לכן צריך לתקן את התיקון שלנו. הוא מציע לנו נוסח לפיו סותר לתופס לסכור את המצרכים במכרז פומבי רק בתנאי שהוא רוצה לבקש, או חושב שיש לו יסוד לבקש מבית-הדין החרטה מוחלטת. התקנות על המכרז וצורת המכירה יפורסמו על-ידי השר. אני חושב שנוסח זה מבטיח שלא ינהגו בשרירות. אני מציע לקבל את התיקון הזה.

התיקון נתקבל

היו"ר ב. אבניאל: (ב) קיבלנו שתי הזמנות לביקורים. חה"כ רטז רוצה לסדר לוועדת הכלכלה סיור בטפעלי "כור" בחליפה ובטפעלים אחרים. גם הנהלת סמגורת דגון ביקשו לבקר בטפעלה. אני מציע לקשר את שתי הביקורים יחד.

ב. אזניה: אני מציע לדחות את הביקורים עד לשובו של חה"כ רטז.

הצעה בתקבלה

היו"ר ב. אבניאל: (ג) הסכון לפיריון העבודה והייצור בתל-אביב מזמין את ועדת הכלכלה לביקור בסכון, כדי לעסוד על עבודתו. כפי הנראה זה תוצאה מהשאילתה שלי לשר הטסחר והתעשייה בכנסת. (קורא מכתב ספר מושיין) אני חושב שזה עסוי לענין אותנו. אם החברים מעונינים בביקור זה מבקשם להירשם אצל הסזכיר.

ש. פרלשטיין: בקשר עם פירסוח טיוטת הסקנות בענין תוכניות היבוא החדשות והטפתן על שער החליפין אני חושב שצריכה לבוא תגובה מצד ועדת הכלכלה. אנו ניסינו להעלות על הנייר טיוטת סקנות, אבל למרות שהן לא אוטרו על-ידי ועדת הכלכלה הן פורסמו והגיעו אלי עדים לא כל-כך חיובים על כך.

היו"ר ב. אבניאל: השאילתה שלך בטקוסה. אני טאד הדפתתי לא לטובה כאשר קראתי בעתונות את הסקנות שעוד לא הסקנו. אפנס ועדת המטבה דנה בהן, אבל כאשר הבאנו אותן אפילו היו חלוקי-דעות. שאלתי את הסזכיר ואני מבקש מסנו להסביר לסליאת הוועדה מה שהסביר לי.

מר פלכטר: אני טוכן להסביר את העובדה המצעהת הזו, למרות שלא יהיה בזה טשום שינוי העובדה. לפני שבוע הגשנו לוועדה את נוסח הסקנות של ועדת המטבה. כרגיל אנו עושים טטנסיל בטקרים כאלה. הזמנתי כ-20 טפטים וביקשתי לא לעשות יותר. בינתיים נטארו על שולחן חדר השיכפול טספר טפטים והטכפיל הכנים כסה טהם בתאי העתונאים - או טתוך אי-ידיעה או טתוך סיבה אחרת. טסקיבלו העתונאים את הטפטים האלה פרטטו אותם. הענין הזה עוסד כעת לבירור בטזכירות. אני מבקש את סליחת הוועדה על תקרית זו.

ש. פרלשטיין: כיוון שיש עדים אני מבקש שתבוא הודעה בטם היו"ר שטום החלטות בענין זה לא נתקבלו ושום סקנות עוד לא טוכטו.

היו"ר ב. אבניאל: אני חושב שלא טקובל לתת הודעה. אטטול התייצב לפני טר פיק, נציג אחת החברות הגדולות ליצוא, ונאלצתי להבטיח לו פגישה עם יצואנים אלה הרוצים להטטיע את טענותיהם.

י. אלטובי: צריך להודיע כי הדיונים האלה עוד נטשכלים והפרטום הקודם היה טוקדם טלי.

חוק הניש (תיקון), תשי"ז - 1956

היו"ר ב. אבניאל: הזמנו את המטבה לטנהל הכללי של משרד הפיתוח והיועץ לעניני נפט, וכן היועצים המטפטיים, למען שטוע טהם נקודות אחדות:

(א) באיזה סכומים הסדור?

(ב) כיצד יבצעו את הפיקוח כדי שהפסד לא

יבוצל לרעה?

(ג) הייתי רוצה לטמוע קצת על טאלת צינור

הנפט שאנו עוסדים להביח מאילת לבאר-טבע.

מר פרמינברג

ההצעה הזו באה להקל, זוהי הטגטה הסרוכזית שלה - להקל על עבודות הנפט. אני חושב

שבבעינין זה אין חלוקי-יעות. לדעתנו צריך לעשות הכל כדי להגיע במינימום זמן למכסימום קידוחים - זוהי מדיניות הממשלה ומסדר הפיתוח שבצע אותה.

נוצר כאב טרונה המפלה לרעה את העבודות הבלטות בידי קבוצות סקוטיות לעומת העבודות שבוצעו בידי אנטי חוץ לארץ. השאלה היא: כמה ישתטטו בפטורים אלה בצורה לא רצויה והוגנת, כלומר ישתטטו בחומרים פטורים שבהם רובו לא לעבודות נפט. ההצעה לפיקוח שעל סיה אנו רוצים לנהוג היא: הפסד יינתן לאחר שהמכנים יהיו קיימים, אז יעשו המגון מה הם החומרים הנמצאים בתוך המכנים ולפי זה יאסרו את המסוד. זה לועתי יסתום את הפוצה שיכולה לפתוח אתה לכל טיפי הפטרונות בלתי-רצויות.

מר דובלוב

אני רוצה להסביר מהו בעצם השינוי. גם קודם היו הנחות סכסס לחברות הנפט. הכספים הכלליים של חוסרים לא סתמנות על-ידי זה שאנו מאפשרים להן לקנות חוסרים אלה בארץ, אבל למעשה בשתבתה החלוקה. אם היו טביאים צמיגים וסלס כחוף לארץ, כעה אותו חלק של חוסרים יקנו בארץ.

חברות הנפט סתמסות בטלס כחוסר לקידוח, בניגוד לשימוש הרגיל של טלט לכביה. הסיסוס בטלט לבניה בסתקני יוצר הוא אפטי, פחות מ-300 טון עד עכסיו. תהליך הקידוח יורש לעשות שימנספיה של הציבורות ושל הסדקים הסוגלים בקידוח. לשח זה סופכים בקידוח כסויות עצומות של טלט. באופן סמוצע סתמסים ב-100 טון טלא לקידוח. יכיל להיות סקרה שיסתטטו גם ביותר ב-300 או 500 טון. בעיית הפיקוח היא פשוטה, מפני שכל המרובדות של הכנסת טלט היא תוך פיקוח סתמיד של סהודסיום. שיסוס בלתי גבון בטלט, או בכסות גדולה טן הדרוסה, ספריע לקידוח עצמו.

אנף הנפט מקבל הודעות לעתים קבועות על כל סקרה של שיסוס בטלט בקידוח. בדרך-כלל ב-80% של הסקרים סהנזס שלבו גוכה במקום. בכל הסקרים אנו מקבלים ח"ח-השלמה על המוד עם ציון כמות הטלט שהשתלטו בה, באינו ססמר הסקיה, כך שהדיוק הוא עד לסר אפול. הסיסוס אריסספלי שסוס קובל את הכסות, ולכסויות אלה אנו סתכרובים לנת ססוד.

אסר לצמיגים - חברות הנפט סחזיקות בארץ ב-100 סכרוביות סכולן וסומרה אצלנו. הצורך בצמיגים סתבטא ב-400 - 500 צמיג בשנה. כאן הפיקוח יהיה באותה צורה שבעטה עד עכסיו: כל ההנחות במכס לצמיגים נרטמות ונבדקות לפי ספתח ססוים של סספיר הסכרוביות לחברה, כחוף ידיעה מהי העבודה סמכרוביות אלה שבצעות.

אסר לסכומים, קטה לי להעריך אותם בדיוק, אבל באופן כללי אני יכול לססוד לכם. לכל קידוח סתמסים גערך ב-100 טון טלט שהבלו עליו הוא 65 ל"י על טרונה. עד עכסיו היו בארץ 33 קידוחים עסוקים ועוד 100 קידוחים גיאולוגיים שגם בהם סתמסים בטלט, אם כי בכסות יותר קטנה. אסר לצמיגים, גם עד היום למעטה החברות כמעט טלא הביאו צמיגים מחוף לארץ לסרות טלא קיבלו את ההנחה בבלו. הם קיבלו את הצמיגים ונעטה ריסום סדוייק.

כעת הכוונה היא להחזיר את הבלו.

הנחה בוספת היא ההנחה לקבלני הקידוח.
הטוטל "קבלני קידוח" ידוע בעולם הנפט. החברות שהן בעלות זכויות
לפי חוק הנפט מטמטמות בשירות קבלנים לעשיית כל מיני עבודות ספציפיות.
לטענה הקבלנים מטמטמים בחוטרים לאותן מטרות ואין טעם להקשות עליהם.
עד עכשיו הפרוצדורה היתה מטובכת והקבלנים היו מטרבים לבצע את
העבודה אלא אם חברת הנפט היתה מטפקת את החוטרים. איננו מעונינים
לעשות את החוק לסטובך ולכן אנו מציעים לתת לאותם קבלנים אפשרות
ליהנות מהנחות אלה.

היו"ר ב. אבניאל:

מה יהיה סכום הפטור לכל החברות במסך
שנה ומהו הסכום שהחוק הזה יחזיר לחברות?

אני יכול להעריך בסדר גודל 15,000
ל"י לשנה. סכום ההחזרה הוא כ-50,000

מר דואל:

ל"י. זה כולל גם הקבלנים.

מר פרטינגר:

על סלט בנקל אפשר לעשות חשבון.
מה שאסרתי היה כדי להסביר כיצד אנו
חושבים לנהוג כדי לטנוע עקיפת החוק, היות ובחוק לא נאסר שזה רק על
קידוחים.

מר דואל:

ההנחות אינן רק לעבודות הקידוח עצמן.
בחוק הנפט ישנן הגדרות של מספר
תפקידים הכוללים חיפוש נפט, קדיחתו, אספקתם והובלתם של מיכלים,
הקמת סידורי שיכון, בניית קורי צינורות, קידוחי מים (התברר שבארץ
אין צורך בקידוחי מים) - זהו היקף הסעיף. כאשר חברת נפט תרצה להניח
צינור להעברת הנפט, ותחליט לבנות אותו בטלט, גם למטרה זו יינתן
הפטור הזה בצורה של החזרת הבלו אחרי השימוש בטלט.

מר פרטינגר:

אשר להנחת צינור הנפט מאילת, אני רוצה
להקדים ולומר שאת הדברים שאני אסטר
יכולים לסמט אינפורמציה מאד חלקית, מפני שענין זה שייך לאגף הדלק
במשרד האוצר.

התוכנית העיקרה ידועה לחברי הוועדה.
מענינת אתכם בוודאי מהי ההתפתחות עד עכשיו. כמד הקיטו את מחנות
העבודה של הטבצעים. משרד הפיתוח השתדל, במידה שזה נוגע לאותם שטחים
הנמצאים בטיפולנו, לעזור כמיטב יכולתו. עזרנו בהקמת שלוש מחנות.
אשר לעבודה עצמה: התחילו לחפור בשלושה מקומות וכן בהעברת הצינורות.
אפשר לומר שהתחלה היא בעיצומה.

אני רוצה להפנות תשומת-לב חברי הוועדה
לכך שתוכנית זאת קטורה בעוד שתי טוביות. הסוגיה האחרת היא - להכין
מקום איחסון לדלק באילת, כי אחרת לא יוכלו לפרוק את המטען של הטנקרים
סיהיו בגודל הטקובל, אפילו טנקרים ישנים יותר. ז.א., עומדת השאלה
של הקמת כפר קטן של מיכלים בעלי קיבול של 15 עד 20 אלף טון.

הסוגיה השניה - הנחת צינור תת ימי, או
על קלונסאות, שיאפשר את הפריקה מאניה מעומדת מחוץ לנטל.

אנחנו חושבים שאת העבודה אפשר יהיה
לסיים במסך 4 חודשים. הצינור הזה יעביר 2,000 טון ליום או כ-750
אלף טון לשנה. תוך אותה תקופה של זמן אפשר יהיה לגמור את הכביש.
קוטר הצינור הוא 8 אינץ'. תפוקת הנפט היומית היום היא 120 טון.

היו"ר ב. אבניאל:

אחרי שקיבלנו הסברים כלליים לחוק הטנוע
בעבור על סעיפיו.

סעיף 1 - 46

האם החברות נזקקות לרשיונות יבוא?

ג. שוקן:

מר דואל:
עיהיום קיבלו רשיונות יבוא, בעיקר כדי שנוכל לרשום את החומרים המוכרים. עניני היבוא מבוצעים בשיתוף פעולה בינינו ובין הרשות המוסמכת. הנהג הוא שהם מקבלים רשיונות יבוא. יש מקרים שמבצעים חומרים באווירונים, באופן יחוף, לצורך תיקון איזו תקלה פתאומית בקידוח, אז הם מטלאים טופס בו נהשמים החומרים שהובאו ללא רשיון, והעתק מהטופס נשלח לאגף המטבע. לטעם הסדרה בסעיף המתאים בתקצוב. אנו דרשנו לכלול בתקציב סעיף מתאים, כדי שכל היבוא, בין אם בהקצבה או בלא הקצבה, ייכלל במסגרת תקציב מטבע החוץ של המדינה.

היו"ר ב. אבניאל: בהתאם לחוק הם פטורים מקבלת רשיון יבוא.

מר סלגין: זה לא ברור.

מר דואל: משרד הפיתוח טען שהניטוח הזה טאפסר להם לייבא חומרים ללא רשיון יבוא.

היו"ר ב. אבניאל: אני מציע שהוועדה תאשר את הנוסח כמו שהוא, אבל יחד עם זה תפנה תשומת לב המטעלה לכך, שזהו אחד הסעיפים שהיא חייבת לתת את דעתה עליו.

סעיף 46 - נתקבל

סעיף 46

מר דואל:
בצו מס קניה, פטור, מטנת 1955 ניתן למעשה אותו פטור. אנו רוצים להכניס את כל הפטורים שניתנו בחוקים שונים לחוק הנפט, כדי שכל הזכויות של בעלי הנפט ירוכזו במקום אחד. כאן אנחנו מכניסים אותה הנחה לקבלנים, שלא היתה קודם.

סעיף 46א - נתקבל

סעיף 46ב

היו"ר ב. אבניאל: אני מציע להוסיף את המלים, והוכיח כי השתמש בחומרים אלה למטרה זו.

מר דואל:
בקטר למלט ודלק אפשר לקבוע מתי משתמשים בו. אשר לצמיגים, אפשר להשתמש בהם חודס, שנה, שנתיים או שלוש שנים. אנחנו לא רצינו שהבלו יוחזר רק אחרי שהצמיג יבא מן השימוש. לכן כתבנו, והועיד אותם.

מר סלגין: סעיף 46 עונה לחטנות של היו"ר.

מר פרמינגר: ההבדל בין זה ובין הערתו של היו"ר הוא בחובת ההוכחה. היו"ר מציע להטיל את חובת ההוכחה על המשתמש, בו בזמן שלפי החוק המוצע הוא פטור מחובה זו, עליו רק להוכיח כי מועיד חומרים אלה למטרות נפט ומאפשר לסלטרנות להוכיח שהוא לא השתמש בהם למטרות אלה, אז ישלם קנס. אני חושב שיותר הגיוני ללכת בדרך המוצעת בחוק, אם רוצים לתת באמת הקלה.

החלטת הזוה התעוררו בקשר לקבלנים, לכן הכנסנו
לבניהם סייגים המופיעים בסעיף 46ג.

מר דומאל:

סעיף 46ב - בתקבל

סעיף 46

סעיף זה אינו חדש לגמרי. בקשר למכס היה שיחזור
חלקי בצו העריף הטכני והפסור.

מר דומאל:

למה בסעיף 46ב (ב) נאמר "רשמי" ולא חייב?

הינ"ר ב. אבניאל:

כדי לתת דיסקרציה לפקיד המנסך. במקרה
שהפסור בחומרים ספציפיים לא-מפסור להסתמס
בהם לסדרות אחרות, אז אין צורך בערוכה.

מר דומאל:

מדוע סר האוצר צריך לאשר את הקבלן לעבודה נפט?

הינ"ר ב. אבניאל:

סדר האוצר טען שזה צורך קבלנים ללא סוף לכל
מיני עבודות. אנו הדגטנו כי הכוונה היא
לקבלנים העוסקים רק בעבודות הנוגעות לעסקי נפט. על כן דרש האוצר
לסיים סייג בצורה של אישור על ידו.

מר דומאל:

האם סעיף זה אינו חסר לטר האוצר להגיד לקבלן
אחד: אתה תהיה קבלן לחברה נפט, ואילו לשני -

הינ"ר ב. אבניאל:

אתה לט תהיה.

מבחנו סבורים שבן. זה הוגע לסעיף 46ג (א),
המדבר על קבלן שקיבל אישור מטר האוצר לצורך

מר דומאל:

סעיף זה.

זהו פתח לסדרות. הרשות הסוסמכת יכולה להתנות
את הפסור בזה שהחברה תעסיק קבלן זה דווקא.

הינ"ר ב. אבניאל:

אם יש חשש לאפליה מפסור לפנות לבג"ץ.

מר שלום:

אנו מעונינים לסייג, שלא יצטרכו ללכת לבג"ץ.

הינ"ר ב. אבניאל:

הכוונה איננה אפליה. אלא למנוע פיזור עבודות
בין מאות קבלנים. אנני חושב שאפסור למצוא איזו
נוסחה למיה יצופצם ספיר הקבלנים מבלי להפלות בין קבלן לקבלן.

מר אלטוב:

אני מבקש שהיועצים הטפטיים למצוא נוסחה ברור
דברים אלה.

הינ"ר ב. אבניאל:

אני חושב שמריך לסייג את הקניות של חומרים אלה,
שהם יעמדו ביחס לעבודות הנפט. קבלן יכול
לקנות מלאי של צמיגים באוסרו שמועיד אותם לעבודות נפט, וגם אם אהר-כך
ישלם עליהם מכס יש לו יתרון לבני מישהו אחר. אינני יודע אם יש עין
מקוה על כך, שקניות של מלט וצמיגים יעמדו באיזה יחס לצרכים של
עבודות הנפט. אין להתעלם מן העובדה כי קבלנים אלה עוסקים גם
בעבודות אחרות. אני חושב שאנחנו ביתן פריבילגיות מסויימות לסוג
מסויים של קבלנים העוסקים גם בעבודות אחרות.

ב. טוקו:

לכך יש תשובה בסעיף 46ג (ב) המדבר על ערובות.

מר נבבי:

מר שלגי:

על-פי החוקרים שהקבלנים רוכשים הם צריכים לקבל אישור משר האוצר לחברות הנפט וכו'.

צריכים להתייחס באופן...

ג. סוקז:

למה לא להכניס אותו סייג גם לגבי חברות הנפט?

היו"ר ב. אבניאל:

אתה בעצמך אמרת שקבלן עוסק גם בעבודות אחרות.

מר דואל:

החטט על אפשרות של אפליה היה בטעות, אבל לא בסובן שכבוד היו"ר חשב עליו. היה רצון להגביל את מספר הקבלנים על-ידי כך שנגיד להם: מי שעוסק בעבודה נוספת, פרט לקבלנות לעבודות נפט, לא יקבל אישור.

סעיף 746 - נתקבל

סעיף 746

מר דואל:

זה היה גם בחוק הקודם.

סעיף 746 - נתקבל

סעיף 746

היו"ר ב. אבניאל:

אם נותנים לבעל זכות הנפט, או לקבלן, את כל ההקלות, ויהיו לא חייב להוכיח שהתמסר בחוסרים אלה לטטרות הנקובות בחוק, אלא המדינה צריכה להוכיח כזו, הוא עבר עבירה, מדוע אין סעיפים עליו קנס במקרה שכן עבר עבירה?

מר דואל:

הצעה זו הועלתה בטעות. הוסבר למה שעושים לנו עניינים מתאימים בסצאים בחוקי הטכס, הבלוי ונאס קביה. לגבי חברות הנפט רצינו להוסיף, בנוסף לכל הסייגים הטקובלים נהיה רטאים לדרוש מהן תשלום נוסף.

מר נגבי:

אינני בטוח אם אפשר להטיל את העונשים המופיעים בפקודת הטכס.

היו"ר ב. אבניאל:

צריך לדרוש זאת.

עלינו לעבור לסעיף הבא בסדר-היום, לכן נפסיק כאן את הדיון בחוק הנפט.

התקנות המדינה והפעלה על חברה "אים" (הצעה לסדר-היום)

היו"ר ב. אבניאל:

אני מקדם בברכה את האורחים הנכבדים. אני מקווה שעזרתם תסייע בידינו בהבהרת הסוגיה הנכבדה, שהועברה אלינו מטעם הכנסת, היינו - השקעות המדינה בחברת "צים" והשפעת המדינה על הנהלת החברה. אפשר יותר למען תדעו מה אנחנו מעוניינים לסדוע סכם.

אנחנו מעוניינים לדעת מדוע בחברה זו, שבהיקפה ובחילוביות פעולותיה הינה בעלת היקף לאומי ובעלת חשיבות ראשונית, אין למדינה כל נציגים בהנהלה.

סא"ר; מה הם הסכומים שהמדינה עזרה בהם לחברה.

אנחנו יודעים שלא הסקיעו אבל העמידו להטותכם אסראי, וכן הקצבות מכספי השילומים לסם הזמנת ורכישת אניות, וכן הקצבות מכספי השילומים לזמן הזמנת ורכישת אניות.

אנחנו טעונינים לדעת כי צד נתפתחה חברה זו
מראשיתה ועד היום, מי היו הסותפים וכמה השקיעו.

ואחרון אחרון - האם חברת "צים" היתה מתנגדת
שהמדינה תשגר נציגות בחברה, בצורה זו או אחרת, או היתה מקבלת זאת
בברכה.

מר גינצבורג: על עצם התפתחות "צים" אנשי "צים" ייטיבו לספור.
בשם המשרד אני יכול להגיד כי משרד התחבורה
ראה את פיתוח הצי כאחד התפקידים החשובים שלו, ואני שטח לציין כי
בשנה זו, בה אנו פועלים, יכולנו לתת להתפתחות הצי את הסכומים הדרושים
על-ידי חברת הסילוסים. למעשה אנחנו השקענו והתחייבנו ב-156 מיליון
דולר, על-ידי הסילוסים, לכל הספנות, סזה 80 מיליון דולר השנה.

נתקבלו כבר 11 אניות ותתקבלנה עד שנת 1958
עוד 8 אניות, ועוד 25 אניות תתקבלנה עד 1963.

אנחנו פועלים לפי תוכנית אשר צריכה להביא אותנו
בשנת 1962, לאפשרות של 50% הובלה עצמית ליבוא ויצוא. היום אנחנו
טובילים כ-28% מהיבוא וכ-27% מייצוא. הובלה עצמית של 50% מהיבוא
והיצוא חשבנו לאחוז אוטומטיאלי, היות והספנות זה ענין בינלאומי.
אין לדבר על אוטרכיה בספנות, היות ואנו זקוקים להובלות סנטלים אחרים.
אנו נקבל אותן במידה שנדאג להובלות סנטלי הארץ. לכן בתוכנית החדשה,
ובהרכב הצי, דאגנו לכך שנגיע לאפשרות של הובלה בשיעור של 50%,
והוספנו סנקרים ואניות תפוזרת שתאפשרנה לפתח את הספנות כענף מסקי
רציני.

כמה מספרים על חלוקת האניות לפי חברות:
כיום שייכות ל"צים" שני-שליש מהאניות וליתר החברות - שליש. אני
מתכוון שבחינת הטונאז' ל"צים" יש היום 113 אלף טון, ל"סחר וספנות" -
28,900 טון, ל"אל-ים" - 22,000 טון, לחברה לשירות ימי "עתי" - 5,200
טון, ויש עוד חברה קטנה עם 830 טון.

ב-1963 התטונה תהיה כזאת: ל"צים" - 370,000
טון, ל"סחר וספנות" - 29,000 טון, "אניות טשא אל-ים" - 162,500 טון
(זוהי החברה הפרטית הגדולה הטפתחת בשנים האחרונות), שתי אניות
לרוזנפלד - 28,000 טון, בסך הכל כ-600 אלף טון וסזה ל"צים" 370,000
טון, כלומר פחות מסני-שליש. באופן יחסי "צים" יורדת במסקלה ל-61.5%
בערך.

דאגנו לכך שכל יהודי שירצה להכנס לעסקי ספנות
בארץ תהיה לו אפשרות לכך על-ידי זה שהוא יקבל את אותם התנאים שנתנו
לחברות הגדולות, ובייחוד לחברה הלאומית "צים".

למעשה המססלה נותנת הלוואות - כפי שגם הסר
הדגיש בתשובתו. תנאי ההלוואה היו עד כה: 28% עד אספקת האניה ו-72%
אחרי אספקתה לתקופה של-סמונה שנים. אלה היו התנאים בתוכנית האחרונה.
לפי התוכנית החדשה התנאים הם יולתר קשים: 50% עד אספקת האניה ו-50%
לאחריה לתקופה של 5 שנים. הריבית עד כה היתה 5%, הריבית החדשה
טרם נקבעה.

למססלה למעשה יש פיקוח סלא על הספנות, על
היטאים, על האניות, על בנין האניות, על כל מה שנעשה סביב ליטאות
וספנות. יש גם פיקוח סטויים על עסקי החברה. במידה שהמססלה מתענינת
יש לה פיקוח ויכול להיות לה פיקוח.

היו"ר ב. א. בנדאל: איזה פיקוח?

סר ג'נצבורג:

אנו מאשרים את הסחירים, אבל איננו קובעים אותם. החברות שלנו, הסתתפות בקונפרנסים הבינלאומיים, קובעות יחד עם אגודי האניות את הסחירים. ההשפעה והפיקוח של הסטסלה הם בכך, שעטת "צים" בתוך הקונפרנסים נקבעת בסיתוף פעולה בין חברת "צים" ויתר חברות הספנות ובין הסטסלה. הסטסלה עושה את הכל כדי לא להסכים לעליית סחירים, אבל אין לה אפשרות לקבוע סחירים, היות ואנחנו קטורים עם איגודי אניות שלהם אין אותם אינטרסים שיש לחברה לאוטמית. הסחירים ליצוא נקבעים למעשה על-ידי "צים". היות והיצוא נמצא בידינו, וחברת "צים" יכולה להשתטט בגורם זה כנקלף חזק, הגענו לסחירי הובלה זולית ביצוא. המו"ם על הסחירים עם חברת "צים" נתנהל על-ידי מטרד המסחר והתעסיה ועל-ידי מטרד התחבורה. המטרד הראשון הוא הקליינט הגדול של "צים" ואילו המטרד השני - הרטות המוסטכת.

אטר להסתתפות הסטסלה בחברת "צים" - אנחנו

טוכנים לעיין בטאלה זו, וכאטר נטטע את דעתכם בנודאי נעטה זאת. עז עתה כמה פעמים הועלתה טאלה זו ויש פיקפוקים והיסוסים מצד הסטסלה להכנס להנהלת "צים", היות ואנו רואים את "צים" כחברה לאוטמית, המורכבת מנציגי ההסתדרות ונציגי הסוכנות, ויש לנו אסון בהנהלה זו. אנחנו חושבים שחברת "צים" צריכה לנהל את עסקיה על בסיס עסקי, בלי סובסידיות הניתנות על-ידי הסטסלה. ישנו הסיכון שאם הסטסלה תסתתף בתוך ההנהלה יופנן אליה יותר תביעות, וזה יגרום להסתתפות יתר של הסטסלה ולאחריות יותר גדולה, גם בזמנים כשהחברה אינה טרווזה. היות וראינו בעזרת הסטסלה לפיתוח הצי עזרה לענף כלכלי, לא ראינו צורך בעטדה סינחחד. יש קולות בתוך הסטסלה המצדדים בשליחת נציגי הסטסלה להנהלת "צים". מטרד התחבורה טרם קבע עטדה ברורה. במידה שזיה צורך נעלה את הבעיה הזו ונדון בה.

עד 1963 העטדנו ל"צים" סכום של 117 מיליון דולר.

סר יחיאל:

המספרים המדויקים הם: 42 מיליון דולר בטלב
א' וב' 56-7 מיליון דולר בטלב החדש ועוד

4 מיליון דולר מסורבינים.

סר ג'נצבורג:

הייתי רוצה להגיד עוד מספר שהוא חשוב בעיני:
חוגת "צים" ליום... 1956 היו 37 מיליון
ל"י, לפי חישוב של 1.8 ל"י הדולר. על חשבון התחייבויותיהם שלבים הראשונים
שלפה "צים" כ-10 מיליון דולר ואילו ע"ה התחייבויותיה החדשות - כ-2.5
מיליון דולר. עד היום סלמה "צים" את כל התחייבויותיה כלפי הסטסלה
בתשלומים על חשבון החוב שלה כלפי הסטסלה.

ד"ר וידרה:

ראשית ברצוני לעטוד על בעיית שיתוף נציגי
הסטסלה בהנהלת "צים". סר ג'נצבורג ציין
שלבטיה זו יש כמה צדדים. גם בהנהלת "צים" אין עוד דעה אחידה
ומגובשת, היות וענין זה לא עמד לדיון, אבל אני אגיד את דעתי,
לדעתי הסתתפות הסטסלה תזיק מכטה טעמים שטר ג'נצבורג ציינם ומכטה
טעמים נוספים.

אם אנחנו רוצים לגייס הון חדש, הטאלה הראשונה
סטואלים בעלי ההון היא - האם הסטסלה שותפת, מפני שאינם אינו אוהב להיות
שותף עם הסטסלה. חברות הסטסלתיות נחשבות, כנראה, בחוץ לארץ לחברות
לא רנטאביליות, הזקוקות לסובסידיה. בייחוד באמריקה הסלים, הסתתפות
סטסלתית" סוגרות את הדרך בפני שותפים חדשים, וברגע שנרצה קרדיט, אם
הסטסלה שותפה ירצו ערבות הסטסלה.

אני חושב שאם הסטסלה תכנס לחברה מטט כשותף
זה יביא להורדת הטתח של החברה, כי תמיד יהיה דוד עטיר שאפטר לבוא
אליו. הוא הדין בנוגע לעובדים: עם המלקחים שלנו היו לנו ויכוחים לא
טעטזה בעבר, בכל-זאת בשנת 1953, כאשר העסקים היו רעים, איגוד
היטאים הסכים שאין להעלות את השכר, אילו היינו חברה סטסלתית העובדים
לא היו מקבלים עטדה זו. העובד שלנו, עם כל הטענות שיכולות להיות
לטיטתו אליו, טתחטב בטצב העסק והוא רוצה שהעסק יתפתח. לכן, טכל
הבחינות, לא הייתי חושב לרצוי כי הסטסלה תיקח חלק במניות החברה.

שאלה אחרת היתה שאלת השתתפות הממשלה בהנהלה, על ענין זה יש דיון. למעשה הנהלת החברה הסופסופת קיבלה פעם החלטה שהיא בעד זה. בחברת "צ"ם" יש שני שותפים - ההסתדרות והסוכנות, בין שני השותפים יש סיווג-מסקל, לכרונג של סוכנות יש כמה זכויות-יתר בקשר עם טענות היסוד. המו"ם על הכנסת גורם חדש הדין להתנהל עם השותפים. המו"ם טרם הסתיים. בסוכנות יש דעה חיובית, בהסתדרות יש עוד מו"ם. אני מניין שכמה גורמים ממשלתיים מבררים את הדבר עם ההסתדרות, אבל הבידור עוד לא הסתיים. כנראה שלממשלה עצמה אין עוד עמדה ברורה.

אין מקובל בחוץ לארץ?

י. אלמנרגי:

יש כל מיני חברות; יש חברות בהן יש השפעה לממשלה.

ד"ר וידרה:

האם נכון הדבר שבארצות הברית הממשלה מעודדת קניית אגרות כהנהלה הלוואות ל-20

י. אלמנרגי:

שני, מבלי שהיא תתערב?

יש חברות בהן לממשלה יש רוב. אם נביט על זה רק מבחינה כלכלית אפשר לומר: מי שמלווה כל-כך כסף והוא הקליינט הגדול, הרי באינטוס החברה שהוא יהיה מיליארד בה, אבל איבוי יודע אם צריך לעשות זאת. הדבר תלוי, לדעתי, במדיניות הכלכלית.

ד"ר וידרה:

בנוגע לעסקים ולענינים כלכליים, הספנות בארץ התחילה כספנות ציבורית בשנת 1946, אחרי כשלון כל המאמצים של אנשים פרטיים להקים ספנות בארץ. לא הסוכנות ולא ההסתדרות לא שסו לקראת הקמת חברה לספנות, כל-אחז אחד שזה מוכרח להיות עסק של הפסד. אחרי מאמצים גדולים מאוד - לקחו חלק בהם קפלן המנוח ורמז המנוח - הוחלט על השקעה של 200 מלף ל"י טכל עד והוקמה החברה. אז הצענו לסקטור הפרטי את מהצית הספנות בטן 200 מלף ל"י. אבל הסכסיוסם שבנשים פרטיים היו מוכנים להשקיע היה 3000-4000 ל"י. כל אחד אמר שהספנות בעולם מפסידה, שהעסק אינו כדאי. אחרי לבטים לא קטנים הוכחנו כי הספנות יכולה להרוויח כסף. לפני שהוכחנו זאת, כל מי שעסק בספנות פרטית עזב את הארץ. ניקח לדוגמה את חברת "עתי" או "לויד הימני הישראלי", חברה שהיה לה קו לקונסטנצה, ושבעלה יצא את הארץ עם התחלת טלחמת העולם ולא חזר; אג"י "עתי" היו מוכשרים, אבל לא האמינו שאפשר להקים ספנות בארץ. אחרי שהוכחנו שאפשרי הדבר והראינו רווחים, התחיל גם הסקטור הפרטי לעסוק בספנות. כל החברות הפרטיות מתחילות דק עכשיו לפעול באופן רציני. חברת "אל-ים" מכרה שתי אניות ועכשיו הזמינה 8 אניות. ההוכחה הזו שספנות יכולה להרוויח כסף היא חשובה מאוד. מפני שלא דק הסקטור הפרטי לא האמין, אלא רוב רובו של הסקטור הציבורי לא האמין, ואנחנו היינו צריכים לשכנע כי זוהי השקעה טובה.

עכשיו אנו רואים תמונה הפוכה. הספנות זהו מקצוע ספקולטיבי, במובן זה שיש תנודות גדולות. כשיש 100 אניות ויש צורך ב-102 המחירים יכולים לעלות ב-50%; ואילו כשיש 100 אניות אבל יש צורך ב-98 המחירים יכולים לרדת ב-50%. זהו הסצנ לשוק החופשי. גם חברות הקווים אינן יכולות לקיים שירות בלי להחכיר אניות. יש שנים שטרוריהים הרבה, יש שנים שמפסידים הרבה. אם בשנים הטובות לא נותנים לחברת הספנות להרוויח, היא איבנה יכולה להחזיק מעמד בשנים הרעות. הטובה היא שנה טובה. מה עושה הממשלה? היא אומרת: אנו איבנו יכולים לשלם את מחירי הסוק, "צ"ם", כחברה לאומית, חייבת להוביל במחירים הרבה יותר נמוכים ממחירי הסוק

אתן לכם כמה דוגמאות: הורדנו את מחיר הסעת עולים ב-20%, הוא היום פחות ממחצית מאשר בשנת 1948, ב-20% פחות מאשר בשנת 1953. ההוצאות בספנות עלו מאז 1948 פי שלושה.

עשינו חוזה על יצוא מלס לפי 5 דולר הטונה, בעוד שהמחיר היום הוא 12 דולר. בוללי עץ סאפריקה בכלל לא רוצים להוביל, אנו סובילים אותם ב-20% פחות ממחיר השוק. עשינו חוזה להובלת חיטה במחיר שהוא שליט ממחיר השוק היום. גם ביצוא חקלאי אחר אנו אנו מורידים את המחירים.

אינני אומר שהיום אנחנו מפסידים, אבל מה יהיה כשהמחירים בשוק ירדו ב-10%? עשינו מאזן ל-9 החודשים בשנת 1956, ואם יוצא לנו על מחזור של 30 מיליון רווח של 3 או 4 אחוז, כל אחד יכול להבין שאם המחירים ירדו ב-10% נפסיד. היום אנחנו מבזבזים את הרזרבות שלנו ונותנים סובסידיה ליצוא, בחלק גם ליבוא לעם יצוא. אין כמעט ארץ בעולם שאינה נותנת סובסידיות לספנות בצורה זו או אחרת.

נוסף על כך אנו מקבלים הלוואות בתנאים יותר גרועים מאשר בארצות אחרות. בגרמניה בותנים הלוואות ל-20 שנה בלי ריבית. בארצות אחרות הממשלה משלמת את הריבית, ואילו כאן אנחנו צריכים לתת סובסידיה למסק. זה לא בריא ולא יכול להיות.

אני רוצה לעבור לעניין אחר, לשטח אחר שבו חייב לבוא תיקון, אחרת לא נוכל לעמוד במצב זה. כל המייצא איזו שהיא סחורה מקבל את הערך המוסף שלו בשיעור של 700 פרוטה. אנו איננו מקבלים פרוטה. לפי חשבוננו בחצי הינה הראשונה של 1956 שלטנו הוצאות יותר בגלל האינדקס בשיעור של 2 מיליון בערך. הערך המוסף שלנו היה 7 מיליון ל"י. איננו אומרים שאנחנו זקוקים לערך מוסף של 700 פרוטה, אבל לפחות 350 פרוטה מגיע לנו. אני חושב שהשנה אנו נגיע לגרעון של 4.5 מיליון ל"י, לא גרעון מאזני אבל פחות הכנסה בגלל זה שאין לנו הנחה זו. לספנות מגיעה אותה זכות שמגיעה לכל יצואן אחר. מסרד המסחר והתעשייה אומר שאין לו תקציב ליצוא סמוי. אנחנו מציעים שמסרד התחבורה יקבל תקציב ליצוא סמוי. אין ספק שבעוד שנה או שנתיים המחירים ירדו ואז לא נוכל להחזיק מעמד. הדבר הזה אינו צודק, כי מצד אחד אנו נותנים סובסידיה ומצד שני איננו מקבלים מה שמקבל כל יצואן.

כאשר אנחנו מנסים לגייס כסף, אנחנו מראים שאיננו מפסידים, אבל רווח של 1,200,000 ל"י זה דבר לא רציני בקונוקטורה של היום. החברה שלנו עובדת כמסק מעורב. יש לנו הרבה אניות נוסעים, יש לנו 6 קורי סאאות, יש לנו אניות טרספ ומיכלית אחת. כחברה שיש לה מסק מעורב אנו מוגנים במידת מה מפני קונוקטורות. לפעמים קו אחד מצליח וקו שני מפסיד. ז.א., אי-אפשר לצפות מ"צים" שהיא תרוויח רווחים קונוקטורליים, אבל גם אין להניח שהיא תרד לתהום. אני שואל: האם "צים" לא רשאית, או ועדת הכלכלה לא צריכה לתבוע שהספנות תקבל אותה תמיכה שמקבלים הענפים האחרים?

מר יחיאל :

אני רוצה להוסיף שתי הערות. אחת - לגבי השתתפות הממשלה. באופן פורמאלי אנו יכולים להשתמש מלחת חשובה, מפני שמבחינה חוקית אין יסוד. "צים" היא חברה ציבורית ולא אנחנו קבענו, בעת קום המדינה, אם תפקיד הספנות, שבזמנו היה תפקיד הסוכנות, דינו אינו כדין הרבה תפקידים שהיו בידי הסוכנות ועברו לממשלה. אני כמנהל הייתי מרגיש את עצמי כבא-כוח אחד המוסדות בהנהלת "צים" והייתי עובד את עבודתי היום-יומית באותה צורה כמו היום, כשאני בא-כוח של מוסד ציבורי אחר. זה לא שייך באופן יסיר להנהלה.

אבל יש עניין מהותי: היום יש הפרדה מוחלטת בין המוסדות לבין ההנהלה היום-יומית. שונה איש אינו מעלה על הדעת שיש איזה דוד שאפשר להסען עליו; או שתעמוד על רגליך או שתפול. הגישה תהיה אחרת אילו החברה היתה ממסלתית.

עם הסוכנות יש לנו מעט עסקים, עליה בעיקר, ובעליה מפסידים, אבל זהו תפקיד ציבורי שמדווגה ראשונה. סדיניות המחירים קטורה עם הממשלה, הממשלה סנהלת אתנו ששא ומתן כעם חברה מסחרית. אנו מרגישים שצריך לטלא חובה ציבורית ועושים זאת. אם לא יהיה סינוני במצב הבלתי-נורמאלי של המטבע, "צים" יכולה להכנס לאותו מצב כמו לפני שלוש שנים, כאשר איחרו לבנה לתת את ההפרט לתעשיינים. מצב זה אנו חושב ליותר גרוע, כאשר אילוי היינו צריכים לשבת עם הממשלה כצד אחד של הסולחן. אנו אומר שדין "צים" צריך להיות כדין יתר החברות.

כשהלכנו לשלב א' בדקנו באיזו מידה נוכל לעמוד בהתחייבויות. אנו עצמי ניהלתי מו"ט באנגליה על הזמנת אניות באותם התנאים. האנגלים הציעו לנו 30% עד קבלת האניות ו-70% לאחר מכן. החוזה החדש עם הממשלה אומר: 50% ו-50%. כאשר הלכנו לשלב ב' שוב היתה בדיקה כזאת, ולגבי שלב ג' במידה מסויימת נשאבנו לזה כי אמרו שצריך לגמור עם השילומים.

אינוני משלה את עצמי ואינוני חושב שמוך 8 שנים אפשר לשלם צי המגיע ל-102 מיליון דולר ויותר (בתהליך הבניה עוד יוסיפו כהנה וכהנה). אל בשלה את עצמנו שנוכל לשלם חוב זה במשך 8 שנים. אבל מצבנו יהיה דומה למצבה של כל חברה אחרת. אין כל נס בפעולות של חברות אחרות לספנות אשר הקימו ציים בשנים האחרונות. הטימון מבוסס על חוזים להובלות. היום אנחנו יכולים לקבל חוזים מ"סוקוני ווקום", מ"אסו" וחברות אחרות, ואפשר לממן את ההוצאות: א) על יסוד אחוזים; ב) על יסוד משכנתאות. לכן אין קשר בין השקעה שהיא תחזור לממשלה לבין הנקודה העקרונית. הממשלה, הסוכנות וההסתדרות יצטרכו לבוא לידי הסכם. יש כאן גם שאלה לאומית-סדינית. אינוני יכולים לנצל קונוונקטורות כמו אונגאסיס, אנו בעצמנו הסכמנו לצו חירום והמיכלית שלנו עובדת במחיר-חירום סינימאלי ולא קונוונקטוראלי. לכן קשה לנו להכנס להתחייבויות עם חברות אחרות, כי אינוני יודעים מה יקרה כאשר נקבל מיכלית בשנת 1959. מטרנו אינה לעשות רווחים אלא קודם-כל לשרת את המדינה. לכן חוכמנו מבחינת כלכלת המדינה עלולה להכניס אותנו למצב כספי קשה. אבל ההשקעה מבחינה מסחרית יכולה להתכסות.

אנחנו נתנו כבר לממשלה פ-11 מיליון דולר על-חשבון אניות שקיבלנו; שלמנו כבר את הסחצית. כיצד עטינו זאת? - קיבלנו משכנתאות על האניות והעברנו אותן לממשלה.

השאלה האחרונה היא עקרונית, שלוש המוסדות - הממשלה, הסוכנות וההסתדרות - הם צריכים להחליט, וכאן הממשלה מעוניינת הן כמסמן והן כקליינט. המוסדות האלה צריכים להגיע למסקנה אחרת מאשר אנו, כאזרח, הייתי מגיע.

היו"ר ב. אבניאל: אנו מעוניין לדעת, לפי השנים, כמה שלמה הסוכנות היהודית לחברת "צים" עבור הסעת עולים.

ב) האם מבקר המדינה, טרסאי, בהתאם לחוק, לבקר חברה שמקבלת עזרה מהממשלה, ביקר פעם את מצב העניינים בחברת "צים", או מבקר הסוכנות היהודית, שגם הוא זכאי לבקר, ביקר פעם את מצב העניינים. רצוני זה אינו נובע מסום החסדה, אבל לפי תפיסתי חברות ציבוריות כאלה לא מספיק שהן תבוקרנה על-ידי רואי-חשבון.

ג) מהי השפעת הסוכנות היהודית למעשה על הנהלת "צים"?

ד) ביחס להרכב החברות האחרות: מהן בדיוק ההרכב מבחינת הבעלות והנהלה, ומה בדיוק הן ההשקעות בחברת "צים"?

החברה נוסדה בסכומים מעטים ביותר, של הסוכנות ושל ההסתדרות,
על-ידי ספינות עוליים ישנות, א"כ הוסיף הון סבירות מוסקע בסכום קטן,
ואחר-כך, "אטפל" והסוכנות היהודית שוב רכשו סבירות בסכום מסויים
שלא עולה על 4 מיליון דולארים. אני מעוניין לקבל בעניין זה מספרים
מדוייקים.

(ה) היות ואני חושב שענף הספנות חייב
ביותר למדינה קטנה כשלנו, נדמה לי שלרגל השקעות כה עצומות מצד
המדינה אין זה נכון שהיא תהיה בבחינת אורח, ואינני בטוח אם
הסתתפות הממשלה בהנהלת "צ"ם" חייב להרע את המצב. אני חושב
שאם הממשלה תשב בפניהם תדע את העניינים ביותר ישודיות.

ג. שוקו:
שמענו שיש מספר חברות לספנות; מה
הסיבה שלא כל החברות מסתסות באפשרות
להתרחב בעזרת הכספים שהשילומים? חברת "סחר וספנות", שיש לה היום
צי יותר גדול מאשר לחברת "אל-ים", אינה מסתתפת בתוכנית ההשקעות
החדשה, הוא הדין לגבי חברת "עמיד"; מה הסיבה לכך? האם יש איזה
קריטריון לפיו מסרד התחבורה קובע ומחליט בתיתו הלוואות לחברות?

(ב) הייתי רוצה לקבל תמונה על הדרכ
ההון של "צ"ם" - ההון העצמי וההון הזר על מקורותיו השונים. רצוי
לקבל נתונים אלה גם לגבי חברת "אל ים", למשל, כדי שנוכל להסוות.

(ג) האם אותם הניסוקים שהוסטעו נגד
הסתתפות הממשלה אינם יפים גם לגבי חברות אחרות שהן חברות מסלכתיות
זוהי שאלה שוועדת הכלכלה צריכה לתת את דעתה עליה. האם יש ניסוקים
סיוחדים לגבי הספנות שאינם חלים על חברות אחרות? אם בחברת ספנות
העזרה של הממשלה יכולה להיות מבוטסת על הלוואות לעסק כל-כך
קובונקטוראלי, למה אין זה מאפשרי לגבי חברת החטפל? טבחינת המסק
הלאומי נדמה לי שיותר רצוי כי הכסף יחזור ויהיה חופשי לעידוד
בענפים אחרים.

ד. אולמרט:
מהו מספר העובדים בחברות על סוגיהם,
באופן סיוחזי אני מתעניין בעטדות הפיקוח
כי יש לי רושם שיש עוד עובדים זרים. מהי עטדת מסרד התחבורה לבעיות
הכשרת יורדי-ים, האם הוכשרו הקאדרים הדרושים?

(ב) באיזה תנאים עובדות כעת החברות
הפרטיות, לאור המחירים הקובונקטוראליים? האם גם הן באו להסכמים
עם הממשלה כדוגמת "צ"ם"? אני רוצה לדעת מהו מצב החברות הפרטיות
טבחינה עסקית.

ג. שוקו:
האם אפשר לקבל את המון "צ"ם" לתשעת
החודשים הראשונים של שנת 1956?

ד"ר נידרה:
נוכל לתת לכם את המאזן עד חודש יוני,