

1245

מיון מס' 4/13

מישיבת ועדת הכלכלה

מיום ג', כ"ח בטבת תשי"ז - 1.1.57 בשעה 11.15

ג.כ.ח.ד:

- חברי הועדה:
- ב. אבניאל - יו"ר
 - כ. אולמרט
 - י. אלון
 - י. זלמוגי
 - מ. סנה
 - ש. פרזלטיין
 - ג. שוקן
 - ש. שורש

מוזמנים:

- מר גינצברג - המנהל הכללי של משרד החקלאות.
- מר רחמן - מטעם משרד העבודה
- ד"ר וידרה - המנהל הכללי של צי"ם
- מר יערי - מטעם צי"ם

סדר-היום:

1. מסקנות בענין חכניות הייבוא החדשות.
2. מסקנות בענין הייבוא והייצוא.
3. השקעות המדינה והשפעתן על חברה צי"ם (עפ"י הצעה לסדר-היום) (המשן הדיון)
4. ~~שנייה~~ *תחלת מסקנות משאל*
אשר ומחלה

היו"ר ב. אבניאל:

פותח את הישיבה.

בישיבה הקודמת הוכמד מסקנות בענין חכניות הייבוא החדשות והשפעתן על שער החליפין. נתבקשתי להיפגש עם מר צור ולהכניס למסקנות אותם הפרטים החסרים כדי שהן תשקפה את המצב המציאותי. כמו כן סוכח, שאם מר צור לא יערער על המסקנות, הן כאילו נחקבלו ע"י הועדה. עלי להודיע שלא היו ערעורים מצד שום איש, כך שהמסקנות נחקבלו.

ברם, לאחר הרהורים ושיקולים מצדי

הצעתי למר צור חוספת למעוף ג' של המסקנות, ואם כי היא נחקבלה על ידו, אני רוצה עצמי חייב להביאה לידיעת הועדה.

הצעתי את התוספת הבאה: "אולם הועדה

רואה בשיטות עידוד ע"י ביטול היטלים או ע"י שימוש בפטורים שלב מעבר וסבורה כי במרוצת הזמן מן הראוי להגיע לשיטה של מחן פרטיות ישירות הניחנות לחישוב לפי כל יחידה ייצוא בהחאם לערך הכוחף. אך במופו של דבר חייב הייצוא הישראלי להגיע ליכולת החזרות בשוקי חוץ ללא תמיכות עקיפות או ישירות ולהתבסס על פריון עבודה וכוח מנהלי ויצרני, על מנה שיוכל לעמוד בהתחרות בכוחות עצמאיים".

ש. פרלשטיין: אני מציע למחוק את המליח: "וטבורה
כי במרוצח הזמן מן הראוי להגיע לשיטה
של מחן פרמיות ישירות הניתנות לחישוב לפי כל יחידת ייצוא בהחלט לערך
המוסף".

היו"ר ב. אבניאל: אינני מתנגד להצעה חבר הכנסת פרלשטיין.

הצעה החוטפת של חבר הכנסת אבניאל
עם החיקון של ח'כ פרלשטיין - נתקבלה.

מסקנות העניין הליברא הוליברא:

היו"ר ב. אבניאל: נפגשתי עם שר הפיתוח ועם המנהל הכללי של
משרד הפיתוח והם אמרו לי כי מסקנות הועדה
הציבורית בעניין הייבוא והייצוא טרם הגיעו לידיהם והם אינם יכולים להגיד
מתי הן תגענה. לדעתי, אין זה לכבוד ועדה פרלמנטרית לסחוב כך את העניינים,
ואני מציע להסיל על ועדת משנה שלנו להביא בשבוע הבא את המלצותיה. אם
הצעה זו לא תתקבל, אביא המלצות, ומי שירצה - יסתייג.

ז. אלון: אני מסכים עם דעה היו"ר שאנו צריכים לקבוע
לעצמנו מועד לדיון על הנושא ועי"כ לאלץ
את המשרד הניגע בדבר להזדרז בעבודתו, אולם אני מציע לתת למשרד הפיתוח
ארכה של ארבעה שבועות.

ס. אולמרט: אני מציע שמליאת הועדה כולה תעסוק בנושא.

י. אלסווגי: אני מציע להזמין את מנהל משרד הפיתוח
להשתתף בדיונינו.

ש. שורש: אני מציע להעביר את העניין לוועדת המשנה
לדיון ולהגשת הצעות למיכוח.

ס. סנה: אני חומך בהצעה חבר הכנסת אלון דוקא
מחייך הנימוקים של היו"ר - לשמור על
כבוד הועדה, כדי שהחלטותיה תהיינה בעלות תוקף ותתבססנה על ידיעת
העובדות ועל ידיעת ההתפתחויות האחרונות, כי מה שנמליץ היום יהיה תלוי
על בלי מה.

היו"ר ב. אבניאל: גם חבר הכנסת סנה וגם חבר הכנסת אלון
לא השתתפו בכל הדיונים על נושא זה.
האמת היא שיש לנו מספיק חומר למיכוח.

איננה היום לשר הפיתוח ואודיע לו כי
חוך שבועיים נוציא את מסקנותינו ושאו מבקשים לקבל ממנו את החומר
הדרוש.

הסקעות והדיונים יהשיעון על זמנתו של (ע"י הצעה לסדר-היום)
(הכסף הדינו)

מר גינאבורג:

חבר הכנסת שוקן שאל, מהי הסיבה לכך
שלא כל החברות נהנות מהשילומים, והאם
החנאים שמשרד החכורה קובע אינם מואמיים להן. בישיבה הקודמת ארתי,
כי נתנו אישור לבניית אניות בחנאים שונים לכל חברה שביקשה זאת מאחנו,
היה זמן שהתפנות לא היחה בסצב של פסילות ולא היו חברות רבות שרצו
לקבל על עצמן תפקיד זה. היו גם כמה חברות שביקשו מאחנו אישור לבניית
אניות, ולאחר שהאישור נחקבל לא יכלו לעמוד בחנאים, אפילו הנוחים,
שנקבעו.

ב"לב א' וב' של הזמנת אניות בשילומים,
אשר משרד החכורה, נוסף לאצ"מ יאל-ים, בנינו של מחפר אניות לחברות
הבאות: חברה לשירות ימי עמיד בע"מ, נחזבי הירון בע"מ, קר ישראלי לחופי
המזרח הקרוב בע"מ, חתר וחציגור בע"מ, עצמון (מחנני ערובה) בע"מ ועוד.
האישרים הללו לא נישלו במילואים: או שהחברות לא החייחסו אליהם כרצינות,
או שלא היה ביכולתן לקיים את החנאים המינימליים והממשלה צריכה לדרוש
מחברת מפורח. המו"מ הכספי החנהל ע"י האוצר וחברת השילומים בהשחתות
משרד החכורה. תפקידו של משרד החכורה לאשר, או לא לאשר בניית אניה.
השדלנו לתח אישרים לכל חברה שרצתה להתרחב, נחנו, למשל, להברה לשירות
ימי עמיד בע"מ אישור לבניית אניה כנפח של 7000 טון. גיחנה לחברה אפשרות
לחחום על חוזה, אך היא לא עשתה זאת. איננו יכולים להיכנס עתה לנימוקי
החברה, אבל עד כמה שאני יכול להעריך, היו אלה נימוקים פנימיים של
החברה שהחליטה לא להתרחב, או שהחליטה לא להכנס להחחיבויות.

יכולה להישאל השאלה, באיזו מידה צריכה
הממשלה לתח הקלות נוספות דוקא לחברות קטנות, לדאבוני, אין זה מסמכותי
לתח חשובה לשאלה זו. שאלה זו צריכה להיות מופנית למשרד האוצר ולחברת
השילומים.

נשאלתי ע"י חבר הכנסת שוקן על הרכב
ההון ומקורותיו, וכן נחבטשתי להביא השוואה בין צי"מ לבין חברות אחרות.
ההון של צי"מ מורכב מהון כניות של: המוכנות - 1.261.200 ל"י, ההסדרות -
780.500 ל"י, חבל ימי - 64.500 ל"י, שהם כנאמני המוכנות - 1.686.900 ל"י,
משקיעים - 900.000 ל"י, קרנות ועודפים 6.865.900 ל"י, ביחד -
11.559.000 ל"י ועוד 3 מיליון ל"י באגרות חוב.

לדאבוני הרב, אין באפשרותי לתח עתה
מספרים מדויקים על חברת אל-ים. חברה זו, שקיבלה מהממשלה אישור לבניית
שמונה אניות, מקימה בשביל כל אניה שהיא בונה חברת-בת, ש-50% ממניחיה
שייכים לווכרת האם אל-ים ו-50% למשקיעים זרים. מחברת אל-ים הושקעו
1.300.000 ל"י הון מקומי ו-1.300.000 הון זר.

מחברת סחר ומפנות בע"מ הושקעו
1.312.000 ל"י. זוהי חברה המורכבת מ-2 חלקים: חלק - מבחינה כספית
בלתי חשוב - של מוכנים ישראליים לשעבר אשר התקשרו עם יהודי בעל
נתינות יוונית, אשר רואה לעצמו יעוד להכניס כמה אניות לחברת סחר
וספנות, ועד עתה כבר הכניס ארבע אניות. ההון הישראלי בחברה זו הוא
קטן ביותר.
לחברת עמיד בע"מ יש הון מושקע של
790.000 ל"י. לחברה זו יש למעשה רק אניה אחת.

נשאלתי גם ע"י חבר הכנסת יוקן יגם

ע"י יו"ר הוועדה על החלטת החוקי של כל חברות האניות ועל השפעת הממשלה עליהן. למשרד החבורה יש חסות חוקי בנוגע לאישור בנין אניות, קנייתן, הפעלתן, החזקתן, בקשר לחוקי ים וחוקי יעץ חירום, אבל אין לממשלה השפעה מיוחדת או זכות מיוחדת בהנהלת העסקים, אלא רק בבעיה אחת - אישור המחירים. כן קובעת הממשלה את מחירי ההובלה של כל חברה, ובקשר לכך נימינו עד כה לסבוע החירות בין החברות הישראליות, היזת וההתחרות בין חברות הספנות הבינלאומיות היא בין כך די חזקה. עשינו הכל על מנת לקבוע לכל חברה את הנתיב שלה, ולעת עתה לא נחקבלו בענין זה כל תלונות מצד החברות.

נשאלתי ע"י חבר הכנסת אולמרט מהו מספר

העובדים לסוגיהם לפי לאום, ומהי חכניה משרד החבורה ליצירת קאדרים נוספים לקראת התרחבות הצי הישראלי, ב-1952 היה מספר הימאים המועסקים 1246, מהם 1036 ישראליים ו-210 זרים. ב-1956 היה מספר הימאים המועסקים 1585 מהם 1492 ישראליים ו-93 זרים. אנחנו רואים כאן התפתחות ברורה: 1. גידול מספר העובדים ה-בינלאומיים ב-340 איש, בערך; 2. ירידת תעסוקת ימאים זרים מ-210 ב-1952 ל-93 ב-1956. רוב הימאים הזרים עובדים בטכונאות. הכרנו רבי הובלים וקצינים, אבל טרם הינכנו מספיק מכוונאים, היות וזהו מקצוע הדורש מומחיות מיוחדת.

הבינונו חיחד עם הרחבת הצי, עלינו

להגביר את הכשרת הימאים. חכנו, יחד עם חברות הספנות, חכנית גדולה להכשרת ימאים, והקצבנו לכך סכום של 1/4 מיליון ל"י, שכבר אושר. עד עכשיו נשאו חברות הספנות בעול הכשרת הימאים בלי עזרה רצינית מצד הממשלה. עתה קבענו, כן על כל לירה שמשקיעה הממשלה בהכשרת ימאים, ישקיעו חברות הספנות לירה נוספת.

משרד החבורה הקים מחלקה מיוחדת

שתפקה וחדריך את הכשרת הימאים. החכנית שעובדה ע"י ועדה מיוחדת, עובדה לאור התפתחות והתרחבות הצי עד 1962, ולפי חכנית זו אנו מקווים שנוכל לצוות את כל האניות החדשות כצוות ישראלי. בהשגרת ימאים יש להביא בחשבון גם את אחוז הנשירה, וההערכה היא שהנשירה היא, בערך, 8-12%. ב-1962 נהיה זקוקים ל-2500 ימאים, בערך, בלי אנשי יירווחים. עד עכשיו עסק משרד החבורה בהכשרת ימאים ומשרד העבודה בהכשרת אנשי יירווחים: מלצרים, טכאים ועוד, ואנו מקווים שהחלוקה הזאת תישאר גם להבא.

חכנית הפיתוח של בי"הס בימי בעכו היא

להגיע תוך 3 שנים ל-350 תלמידים, היום מספר התלמידים הוא כ-200. התקציב שנהיה זקוקים לו הוא 1,500,000 ל"י עד להשלמת המבנים, בחי המלאכה וכו'. הכוונה היחה לגמור את ביצוע החכנית תוך 4 שנים, אבל אנו מקווים לסיימה במשך 3-2 1/2 שנים. לאור התפתחות צי הסוחר וצי המלחמה, ראינו צורך להגדיל את מספר התלמידים, עד כמה שאפשר, על מנת ליצור את הקאדרים של הקצונה הן בחיל הים והן בצי הסוחר.

נשאלתי ע"י חבר הכנסת אולמרט באיזו

צורה ותנאים עובדות שאר החברות, והנהנות הן מהקוניוקטורה. חלק מהחברות נהנה מהקוניוקטורה במילואה וחלק רק במועט. חברות החינות העומקות בענף הטרימפים, ענף המחפש עבודה בשוק הרחב ואינו קשור בהובלת מטענים לארץ, נהנות מהגיאות הרבה השוררת עתה בענף החינות. לעומת זאת, החברות שיש להן קווים קבועים עם מחירים קבועים, אינן נהנות מהמשחק החפשי של משק הספנות, ועל כן נהנות רק במועט מהקוניוקטורה הגדולה.

מר יערי:

נשאלתי כמה שילמה הסוכנות היהודית
לצי"ם בעד הסעת עולים.

צי"ם קיבלה בעד הסעת עולים באניות:
בשנים 1948/9 - 1.887.000 ל"י; בשנת 1950 - 1.197.000 ל"י; בשנת
1951 - 562.000 ל"י; בשנת 1952 - 882.000 ל"י; בשנת 1953 - 466.000 ל"י;
בשנת 1954 - 1.125.000 ל"י; בשנת 1955 - 2.176.000 ל"י; בשנת 1956
(9 חודשים) - 2.682.000 ל"י.

ישנן חנידות גדולות במסדי העליה לפי
השנים וישנן חנידות גדולות במחירי הסעת עולים לפי המקומות. אם להביא
בחשבון את השינויים בשער המטבע, המחיר הממוצע להסעת עולה בדולרים
היה: בשנים 1948/9 - 66; בשנת 1950 - 61; בשנת 1951 - 64½;
בשנת 1952 - 60; בשנת 1953 - 75; בשנת 1954 - 75; בשנת 1955 - 62;
בשנת 1956 - 60.

אנו מביאים את העולים באניות הנוסעים
שלנו, אשר גורמות לנו הפסדים במשך כל השנים. אם בשנת 1951 כלל
ההכנסות סנוסעים הגיע ל-1.395.000 ל"י, הרי ההוצאות בהובלת האניות
הגיעו ל-1.415.000 ל"י, כלומר - הפסד של 30.000 ל"י; בשנת 1952
הגיעו ההכנסות ל-3.451.000, ההוצאות ל-3,541.000 - הפסד של 100.000 ל"י.
בשנת 1953 הגיעו ההכנסות ל-3,636.000 ל"י, ההוצאות ל-4,955.000 ל"י -
הפסד של 1.269.000 ל"י; בשנת 1954 הגיעו ההכנסות ל-7,859.000 ל"י,
ההוצאות ל-7,819.000 ל"י - רווח של 40.000 ל"י; בשנת 1955 הגיעו
ההכנסות ל-9,187.000 ל"י, ההוצאות ל-9,381.000 ל"י - הפסד של 194.000 ל"י.
ב-9 חודשים של שנת 1956 הגיעו ההכנסות ל-6,727.000 ל"י, ההוצאות
ל-6,453.000 ל"י - הפסד של 276.000 ל"י.

כל המספרים הנ"ל אינם כוללים את אניות
הנוסעים החדשות, באשר הן אינן עומות באופן רגיל בהבאת עולים.

לו היינו צריכים להביא את העולים לא
באניות הנוסעים שלנו כי אם באניות מיוחדות, המחיר שהסוכנות צריכה
היתה לשלם לנו כדי לכסות את ההוצאות היה צריך להגיע למסוּצ של 76 דולר
לנפש, במקום 60 דולר שאנו מקבלים.

ישנן תקופות שמסדי העליה הם גדולים יותר
מכוח הקיבול של אניות הנוסעים שלנו ותסוכנות היהודית צריכה לחזור
אניות. אנחנו משמשים גם כחוכרים של הסוכנות היהודית, המחיר שהסוכנות
נחבקה לשלם באניות הכורות הגיע ל-85 דולר כמסוּצ לנפש עוד לפני
הגאות בספנות.

למעשה, צי"ם נושאת בעיל העליה ע"י
המחירים הנמוכים שהיא מקבלת בעד הסעת עולים. הסעת עולים איננה עסק
מכניס, מבלי להביא בחשבון את הנזק ידבר זה מביא לתנועת הנוסעים
הרגילה שלנו.

ג. שוקן: מצב זה היה קיים גם בשנים הראשונות
של העליה.

מר יערי: אין לנו חשבונות נפרדים בקשר לנוסעים
מהשנים 1948/50, משום שאז לא ניהלו

חשבונות נפרדים כאלה.

מחירי הסעת העולים נקבעים, למעשה,
ע"י הסוכנות. אנו דורשים שיכסו לנו לפחות את ההוצאות.

ג. שוקן: לפי מה אחת קובעים את הרווח, או ההפסד?

ד"ר וידרה:

מבקר הסוכנות צריך לאשר את המחירים, הוסכם בשעתו, שאם מספר העולים יעלה, נוריד את המחירים, אולם קרה שמספר העולים עלה עד כדי כך שאי-אפשר היה להוביל עולים ונוסעים ביחד, אלא היה צורך להפעיל אניות להסעת עולים בלבד וההפסד גדל. אנו מנהלים מו"מ עם הסוכנות להעלאת המחירים, אנו תובעים להעלות את המחיר ל-75 דולר בממוצע לנפש, ואז אנו מקווים להגיע לאיזון. האיזון הוא כל פעם פיקטיבי, מני שמספר העולים משתנה, ולפי זה משתנו גם ההוצאות.

מ. סנה:

מדוע אין קובעים מחיר למסע שלם?

ד"ר וידרה:

הצענו זאת לסוכנות, אולם הסוכנות לא רצתה בכך.

מר יערי:

יו"ר הועדה שאל, אם מבקר המדינה ביקר את מצב העניינים של צי"מ, מבקר המדינה לא ביקר, והוא אף אינו צריך לבקר, כיון שצי"מ היא חברה פרטית.

היו"ר ב. אבניאל:

זוהי חברה הנחמכת ע"י הלוואות ממסלחיות, כך שמזכותו של מבקר המדינה לברוק את מצב העניינים של צי"מ.

מר יערי:

מבקר המדינה אף לא פנה אלינו בקשר לכך.

כמו כן, נשאלתי אם מבקר הסוכנות ביקר את מצב העניינים בצי"מ. מבקר הסוכנות לא ביקר את מצב העניינים בצי"מ, אבל לפעמים הוא עורך בדיקות של כמה בעיות. מבקר הסוכנות ביקר כמה פעמים את מחירי הסעת העולים.

היו"ר ב. אבניאל:

אם עצם מצב העניינים והחשבונות הוא לא ביקר?

מר יערי:

החלטת הקונגרס האחרון היחה, כי מבקר המדינה יערוך את ביקורת העניינים והחשבונות של אותן החברות שיש לסוכנות יור מ-50% של המניות. מכיון שצי"מ אין לסוכנות יותר מ-50% של המניות, ביקשנו בעצמו שמבקר המדינה יברוק את מצב העניינים, אך הוא לא עשה זאת.

נשאלתי מהי למעשה השפעת הסוכנות על הנהלת עסקי צי"מ. לפי החזכיר וחקנון ההתאגדות של החברה, בהון המניות של צי"מ ישנה מניה אחת בטכום של 1000 לירות, מניה ב', שהיא בעלת זכויות מיוחדות, ומניה זו הוקצתה לסוכנות היהודית ותחזוק על ידה בלבד ואי-אפשר להעבירה לאדם אחר אלא באישור הקונגרס, ההסתדרות הציונית, ועד הפועל הציוני, או מוסד אחר המוסמך לפעול בשם הקונגרס.

50% מחברי מועצת החברה נשלחו ע"י הסוכנות היהודית, 50% מחברי ההנהלה המצומצמת נשלחו על ידי הסוכנות היהודית ו-50% מחברי ההנהלה העסקית נשלחו ע"י הסוכנות היהודית. ד"ר וידרה, למשל, הוא שליח הסוכנות.

נתבקשנו להמציא מאזן של החברה, והוא מצורף לחומר שהמצאנו היום לחברי היעודה.

ע.ע.

היו"ר ב. אבניאל:

מה הם היחסים בין צי"ם ושוהם, וכיצד עורכים את החישובים בין גוף אחד למשנהו?

ידוע לי כי מספר אניות שקנינו בטכומים העולים על מיליון דולר, נמכרו חוץ זמן קצר ביותר בהפסד של מאות אלפי דולרים, כמו: קדמה, גלילה, ארצה ועוד. האם אני טועה, ואם איני טועה, מהי הגישה לעניינים אלה?

מ. אולמרט: מה בענין האניה "ירושלים"?

מהחומר שקיבלנו מנציגי צי"ח למדנו, כי ההוצאות לשירותים עולות אצלנו כ-13%, הערך, על ההוצאות לשירותים של חברות אחרות. גם הצוות אצלנו גדול יותר מהצוות באניות אחרות בעלות נפח ותפקידים דומים.

ד"ר וינרה: שוהם שייכה לצי"ם, הנהלח שוהם וצי"ם הן זהות. למעשה, שוהם הוא הממשק של צי"ם. כל הפעולות שעושה צי"ם עם סוכנים נעשות באמצעות שוהם. זהו סידור נוח למדי.

בנוגע לכירח אניות, מכרנו רק את קדמה וגלילה. את קדמה מכרנו ברווח. גם לאחר שמכרנוה, חכרנוה להסעת עולים, וגם עי"כ הרווחנו. אשר לגלילה, היא נקנתה בשנת 1948, כאשר היתה בח 40. היא כיסתה את האסורטיזציה שלה וגם לא נמכרה בהפסד.

אח "ארצה" לא מכרנו.

"ירושלים" עוד עובדת, אבל אנחנו חושבים למכור אותה, ויכול להיות שנצטרך למכור אותה לגרוטאות. גם סחירה בגרוטאות יהיה 750,000 דולר, והסחיר ששילמנו בעדה לא היה הרבה יותר גבוה. זוהי אנייה בח 43.

אשר לגודל הצוות באניותינו, אנו מגדילים את הצוות ע"י מהלמדים, אשר במשך חצי השנה הראשונה עובדים בחנאי שכר ירודים. ישנן חברות המקטינות את צוות האניות על חשבון רמת השירותים.

י. אלון: האם שוהם משמשת כסוכנות אניות שאינן שייכות לצי"ם, או שהיא צמודה רק אליה?

ד"ר וינרה: שוהם בעצמה אינה סוכנת אניות. היא משמשת סוכן מנהל על אניותינו, החברה ריזינגוף משמשת סוכן אניות שלנו ושל חברות אחרות.

אנחנו מקיימים מנגנון גדול, אולם למעלה מ-50% מהוצאותינו מתכסות ע"י עבודות חוץ. אנחנו עושים ביטוחים גם בשוק העולמי. השירותים שלנו עולים לנו בזול הודות לרווחים שיש לחברות שלנו משירותים לחברות זרות.

י. אלון: האם חברת צי"ח מקובלת במסגרת הביג-לאומיות כחברה שאפשר לתת לה אשראי גם בלי ערבויות ממסליות?

ד"ר וינרה: למעשה, קיבלנו עוד לפני 4 שנים אשראי בהולנד ל-10 שנים בלי כל ערבות ממסלית. יכולנו גם היום לקבל אשראי בהולנד, באנגליה ואפילו בגרמניה נגד משכנתאות

ע.ע.

על אניותינו לולא נשאו אח הדגל הישראלי, לו החברה היתה חפשיה מכל פחד של הפקעת אניות ולו יכולנו להיכנס לנמליה של ארצות ערביות, היינו יכולים לקבל בשוק הניו-יורק הלוואות בשיעור של 80-90% מערך אניותינו, כל צי לאומי יכול לקבל הלוואה בשוק ארצו, כה שלא כן הצי הישראלי, אשר מוכרח לחנו"ל ובחו"ל אין איזהבית להשקיע במחל לאומי.

היו"ר ב. אבניאל:

האם השיתפים של צי"ם, הסוכנות, ההסתדרות ועוד, קיבלו במשך כל השנים ריווחים?

ד"ר ויזרה:

אנחנו משלמים ריבית של 6% לבעלי סניות רגילות, 7% לבעלי סניות בכורה ו-8% לבעלי אגרות חוב. היה זמן שבעלי המניות השקיעו את ריווחיהם בחברה, מה שלא כן היום.

היו"ר ב. אבניאל:

בזה סיימנו את הבירורים על הנושא. אני מציע למחור ל-3

חברי ועדה לעבר הצעה מסקנות.

על

לפנינו החוק לפיקוח על סארכים ושירותים, נזמין את הגופים הנוגעים בדבר שירצו להופיע בפנינו, אח"כ נעביר את הצעת החוק ליועדת משנה.

(הישיבה נועלה בשעה 13.00)