

2124

מדינת ישראל
הכנסת

פרוטוקול מספר 5/ג

מישיבת ועדת הכלכלה
שהתקיימה ביום ג', כ"ה חשון תשי"ח - 19.11.57
בשעה 11.00

משתתפים:

- ב. אבניאל - יו"ר
- י. אלמוגי
- י. אלון
- ס. אולמרט
- ב. אזניה
- א. וילנסקה
- י. כמיס
- ש. פרלשטיין
- י. ש. רוזנברג
- ש. שורט
- ג. שוקן

מזמנים:

- שר הפיתוח ס. בנטוב
- מר פרחי - משרד הפיתוח
- מר יהל - משרד הפיתוח
- ד"ר לבנטל - משרד המסחר והתעשייה

סדר-היום:

סקירת שר הפיתוח על נמל אילת ופיתוח הנגב.

- - - - -

היו"ר ב. אבניאל:

פותח את הישיבה.

בראשית הישיבה עלינו עוד לסכם כמה עניינים בחוג הפיקוח. לטעין 35(ב) קיבלתי מכתב מאת מר גלס (קורא את המכתב). כלומר: היועץ המשפטי מקבל את הנוסח המקורי של הטעין ולא כפי שהטביר מר הנגבי באחת הישיבות כאן.

הדו"ח: בטעין 35(ב) להשאיר את עונש הקנס ולא מאסר.

י. ש. רוזנברג: לגבי גובה הקנס, אני מציע 200 לירות. אם מישהו מסרב לתת תשובה העלולה להפליל אותו או את בן-זוגו - אין זה אומר שאסור אח"כ להביאו למשפט. אין צורך הפוא להפריז בקנס לפי טעין זה. עכ"פ, אני מוכן להוסיף בסוף הטעין פסקה נוספת: "אלא אםסירב למסור ידיעות בנימוק שידיעות אלו עלולות להפליל אותו או את בן-זוגו". על ענין המסמכים אינני עומד.

ש. פרלשטיין:

בשעתו הצעתי להפריד בין מסמכים ובין ידיעות בטעין זה. על אי-מסירת מסמכים אפשר להטיל עונש יותר גבוה.

היו"ר ב. אבניאל:

כיצד אפשר לחייב אדם למסור תעודות העלולות להפליל אותו?

ב. אזניה:

אני מציע לא להפריד בין חלקי הטעין, ולקבוע קנס בגובה של אלף לירות.

הודעה: גובה הקנס על עבירה לפי סעיף 35(ב) יהיה אלף לירות.

זכות הסתייגות: ח"כ רוזנברג, לגבי גובה הקנס.

היו"ר ג. מבניאל: אנו עוברים לסדר-היום.

שר הפיתוח: המדובר הוא באפשרויות הרחבת השיט טאילת ולאילת. בראשית דברי רצוני לסטור על מצב העניינים במשך השנה האחרונה - 15.11.57-15.11.56. במשך הזמן הזה ביקרו בנמל אילת 37 אניות, פרט לנפט שזוהי פרטה לחוד. הנפח הכללי של היבוא היה כ-25 אלף טון במטפרים עגולים; היצוא - כ-19 אלף טון. ביחד: קרוב ל-45 אלף טון יבוא ויצוא. את המקום העיקרי ביבוא, כ-13 אלף טון, תפשו גרעיניים; כ-אלפיים טון קטחים; חמרים כימיים כ-1400 טון, ודברים אחרים: בשר משומר, קרביט, אובסט - פחות מאלף טון כל אחד. מטען כללי היה כ-5700 טון.

היצוא התבסס בעיקר על מלט - 16 אלף טון. מטען כללי היה כ-2600 טון, ובוזה כלול גם טרנספורט אחד של אשלג. קרגל היה 500 טון, 130 טון מזון, וצמיגים שלושים טון.

במל אילת מבוסס בעיקר על מזח קטן שהוכן לפני מבצע סיני, ומאז המבצע עשינו בו רק כמה סידורים חלקיים כדי לאפשר יותר פריקה. בנינו רציף בשביל דוברות כדי שאפשר יהיה לפרק סחורה בדוברות במקרה שבאות שתי אניות יחד, וכן הוספנו מחסנים, מטרדים, חלקי ציוד נקבו וחלקים עומדים להגיע בקרוב. כל הדבר הזה התבסס על יכולת של טעינה ופריקה של אניות לא גדולות. האניה הגדולה ביותר העובדת עכשיו בקביעות בנמל אילת היא האניה "עתילת" בדגל ישראל, בת 1500 טון. האניה היחידה הגדולה יותר - בריגיטה טופט - בת 4000 טון, היא קשיים בעגינתה ע"י המזח. בכל אופן, המבצע עבר בהתאם לתכניות ולא היו לנו קנסות על איחור.

הבעיה העומדת לפנינו: הרחבת היבוא והיצוא. בעיה זו קשורה בהרחבת האפשרויות של טעינה ופריקה ושל עגינת אניות יותר גדולות. אם אנו מדברים על יבוא - הרי לפי חישובים של משרד המסחר והתעשייה שנעשו בקשר עם הבדיקות בענייני רכבת, שוקי אסיה ואפריקה יכולים לספק לנו כמויות גדולות - 300-400 אלף טון - של יבוא לשנה בעתיד. בכל אופן, אם להביא זאת בחשבון לטווח קצר, בשלב הראשון צריכים אנו להגיע ל-20 אלף טון יבוא ויצוא לחודש דרך נמל אילת. לגבי 10 אלפים טון אין בעיה. הבעיה העיקרית היא של היצוא. היצוא שלנו עד עכשיו היה די מורכב, וכתופו היצוא בעלהנפח היחיד שהוא רציני היה הסלט. שאר הדברים: אריגים, צמיגים וכו', מבחינה מספית הם מהווים יצוא די יקר, אבל לא היה זה בנפח מספיק כדי לסלא את בטן האניה. היצוא היחיד שיכול לסלא את בטן האניה בהיקף יותר גדול - סלבד מלט - הוא יצוא של המחצבים שלנו, אשלג ופוטפטים. בעצם אנו רוצים לבסס את הרחבת נמל אילת וגם את עתידו על יצוא זה לשוקי אסיה. כדי לייצא את הכמויות הגדולות אנו חייבים להקים קו אניות שיקשר אותנו עם שוקי אסיה שהם הסוק העיקרי לשני מחצבים אלה. וכדי להקים קו כזה אנו צריכים להגיע לאניות בנות 5000 טון, וזה טחייב הרחבת המזח והציוד המתאים.

איננו רוצה לדבר עכשיו על הנמל הגדול שאנו עוסקים כיום בתכנונו ביחד עם משרד התחבורה. זה יהיה נמל של מיליון או מיליון וחצי טון. אבל דבר זה יקח עוד זמן. בינתיים, ג-5-3 השנים הקרובות, איננו יכולים לטכנן עצמנו באי-הפעלת נמל אילת, כי גם מבחינה פוליטית יכולה לבוא הסתבכות חדשה וייווצר הארגומנט שבמשך שנתיים לא ניצלנו את חופש השיט. נדמה לי שאסור לנו בעניין זה להפסיד זמן ועלינו לקבוע עובדות כלכליות בעלות משקל שיוכיחו כי נמל אילת פתוח לסחר-החוץ שלנו בהיקף די רחב.

ועדת הכלכלה
19.11.57

א.ב.

שר הפיתוח:

דבר זה לא צריך לעלות בכסף רב. כבר תיכננו את ענין הרחבת המזח, וכבר היה סכרו והעבודה במסרה. קלונסאות הגדול הדרושים כבר הוזמנו מחו"ל. היה לנו תקציב של כמיליון לירות לשנה זו. לצערנו הרב נפלנו קרבן ראשון של קיטוצים והקפאות, וכרגע אנו נמצאים במצב שבעצם העבודה שכבר במסרה לקבלנים - אם כי חוזה עדיין לא נחתם אבל כבר הוסכם על כך - לא במסרה למעשה, כיוון שהכסף הוקפא. הסכום הכללי הנדרש לכך הוא 600 אלף לירות, מזה שילמנו כבר על חשבון השיגורים 33 אלף דולר, מזה - 360-370 אלף בתקציב שהוקפא לנו. חשבנו כי בשנה הבאה נקבל עוד תוספת של 150 עד 200 אלף לירות, וכאשר שהעבודה תסתיים רק באביב - הרי במשך ששה חודשים יוכל הנמל לעסוד לדרשות התחבורה שלנו, לאניות עד 5000 טון או אף עד 7000 טון.

נוסף לכך, אם אנו בונים את התכנון בעיקר על יצוא של תפוזות, יש להקים מתקנים להטענת תפוזות מהירה, כי אי-אפשר לעשות זאת בשקים. גם זה בוודאי יעלה לנו כ-400 אלף לירות נוספות, אשר יהיו ברשות החברות שיעסקו בכך, אבל עדיין לא סיכמנו בענין זה מי יבנה את המתקנים הללו. כל הענין הזה הוא באמת מגוחך בהיקפו התקציבי לגבי החובות והאפשרויות שיטנו.

תאלו אותנו, ובצדק, מהו החשבון המסקי של היבוא והיצוא הזה. כי אפשר לשלוח את הסחורה ואח"כ לשלם פרטינת ניכרות עבור שליחת המסלוח דוקא דרך אילת ולא דרך חיפה. החישובים אליהם הגענו מעודדים מאד. השווינו את היצוא של אסלג ושל פוספטים דרך אילת ודרך חיפה אל שוקי אסיה. כיום מסלוח טובה אסלג לנמל חיפה עולה 9 לירות, סכום הטורכט מתובלה במכונית עד לבאר-שבע, הוצאות טעינה בבאר-שבע והובלה נרכבת בבאר-שבע עד חיפה. הובלת טובה פוספטים מאורון עולה בערך 7,5 ל"י לחיפה, גם כן באותם שלוש שלבים.

אם ניקח גם בתנאים הקיימים את מחיר התובלה בקטע עד באר שבע, הריהו מסתכם ב-50 פרוטה לק"ט מאורון, וקצת פחות ט-55 פר' לק"ט על כל טובה טים המלח. ההפרש הוא בגלל העליה של כ-400 מטר ביציאה טים-המלח ואח"כ עוד 500 מטר עד דימונה.

אם ניקח את הישוב המחיר מאורון דרך אילת, תוך הנחה שהכביש יהיה בטור - ובעוד 3-4 שבועות הוא יהיה בטור - הרי ההוצאה לטובה=ק"ט תהיה אותה הוצאה של 50 פרוטה, וההובלה מאורון תהיה אפוא כ-11,5 ל"י לטובה לפוספטים, ו-12 לירות לאסלג. כלומר: 4 לירות הפרט בין הובלה לחיפה ובין הובלה לאילת.

לעומת זאת, כאשר מביאים את הסחורות הללו מחיפה דרך תעלת סואץ, חל עליהן היטל של דולר-וחצי לטובה, ואנו מעריכים שאם יקום קו - ואנו מדברים על קו של צי"ם בקביעות, אם נספק מטענים בשני הכיוונים בין אילת והמזרח-הרחוק - הרי אפשר יהיה לחשב את ההוצאות ההובלה הימית דרך אילת יהיו בדולר עד דולר-וחצי פחות מאלו שבדרך חיפה. אם ההפרש יהיה אפוא 2,5-3 דולר לטובה פחות בדרך אילת מאשר בדרך חיפה (ואת הדולרים הללו צריך לחשב לאו דוקא בשער של 1.800) - הרי ההפרש הוא רווח של 6-7 לירות לעומת הפסד של 4 לירות של התובלה היבשתית.

אשר להעמסה, בחיפה ובאילת אני מניח שהיא תעלה אותו דבר, אם כי אנו מקווים שבאילת ניתן את השירות יותר בזול.

החישוב הוא אפוא אופטימי, הסיכויים הם לרווח בדרך אילת, ולכל הפחות לחשבון משתווה לזה של הובלה בדרך חיפה.

הסדור הוא על הדרך הנוכחית, שהיא דרך עקיפה. כי הכביש החדש הוא במרכז הנגב, מסדום לדימונה ואח"כ דהומה. אנו מבררים עכשיו אפשרות של זיפות כביש דרך מעלה-עקרבים, ושל פריצה מטוייטת ישר מסדום לעין-חוסוב. לפי ההערכות צריך הדבר לעלות בערך 3 מיליון ל"י אבל הדבר יקצר את הדרך מסדום בערך ב-60 ק"מ, ואת הדרך מאורון בערך

ועדת הכלכלה
19.11.57

שר הפיתוח:

ב-30 ק"מ, כלומר: ההוצאות מסדום יעלו ב-3 לירות פחות, ומאידך - בלירה-ונוצי פחות לטובה הובלה, ואפשר לומר שהכביש הזה יוכל להשתלם תוך עשר שנים. בכל אופן, יש לדבר זה חשיבות גדולה גם מבחינה בטחונית שלא להפקיר את דרך הערבי. נבדקות עכשיו גם אפשרויות של מפעלי פוספטים חדשים בעין-יהב, כ-130-125 ק"מ צפונית לאילת בערבה, כ-2/3 הדרך בין אילת ובין סדום. אם הדבר הזה יצא-לפועל - בטובן שהכביש הזה יהיה הכרחי להובלה בשני הכיוונים. הרבה דברים מדברים אפוא בזכות תכנון וביצוע הכביש הזה, אבל גם מבלי שנבצע זאת וגם אם נמשיך לנסוע מסביב, לדעתנו יש בכך רווח קטן בהובלה.

ג. שוקן: האם יש בידיך גם מחירי ההובלה מחיפה לאילת?

שר הפיתוח: כ-21 פרוטה לטונה לק"מ ברכבת עד לבאר-שבע.

עומדת השאלה של הובלה בחזרה מאילת. כאן יש בעיה קצת יותר קשה, כי עד עכשיו החישובים של 55 פר' לטונה-ק"מ הם בעצם לשני ק"מ ולא לק"מ אחד, מפני שבחזרה חוזרים כלי-הרכב ריקים. לעומת זאת, בעד הובלות בדרך וכו', יש בכך מסוים תוספת, ואי-אפשר לקחת זאת בתור בסיס שעבור אותו מחיר אפשר יהיה להוביל לאילת ולקחת בחזרה. מבחינת תובלה ימית הבעיה היא לשלוח 10 אלפים טון לחודש לחוף ולחביא 10 אלפים טון מחו"ל. דבר זה חשוב בשביל התובלה הימית וגם בשביל הנטל. הדרך צריכה להיות אפשר מסדום או מאורון לאילת, ומאילת לבאר-שבע ברכבת לכל חלקי הארץ, ואח"כ החלק הריק מבאר-שבע לסדום או לאורון שיהיה אז הרבה יותר קטן מכלל המחזור.

אנו מביאים בחשבון שהובלה ברכבת מבאר-שבע לת"א - שהיא המרכז - והכוונה להובלה הרכבתית, היא בערך באותו מחיר כמו תובלה מחיפה לת"א. הבעיה היא תוספת ההובלה מאילת לבאר-שבע, לעומת הסחורות שהיו מגיעות לנטל חיפה. פה אנו מביאים בחשבון גם בתנאים הנתונים שהובלת טונה מאילת לבאר-שבע תעלה 10-11 לירות, כלומר: 235 ק"מ לפי 50 פרוטה. יכול להיות שנוכל להוריד זאת עד 10 ל"י. אם לכך נוסיף שוב את הפרשי ההובלה הימית והפרשי התשלום בסומן - הרי זה רב 6-7 לירות לטונה. מתברר שההובלה כאן תעלה כ-4-5 לירות יותר לטונה מאשר היבוא דרך חיפה. אזי, אם אנו נכל זאת עומדים על הפעלת הנטל הזה וניצול חופש השיט, הרי זה אומר שאנו צריכים לתת תמיכה של בערך חצי-מיליון עד 3/4 מיליון לירות לשנה כדי שהיקף הסחר הימי שלנו לאילת יגיע ל-1/4 מיליון טונה לשנה. וזה יהיה אפשרי החל בגמר הטון, שיהיה אז בהיקף יותר גדול מנטל ת"א, כי לנטל ת"א יש נפח של 150-180 טון בלבד. נדמה לי ש-3/4 מיליון בענין זה - וזה פרט לענין של פיתוח השווקים וכו' - כדאיים למשק הסדינה ולאוצר.

אפשר לשאול אותי עוד שאלה, וגם זאת אנו מביאים בחשבון: שבהובלה של סחורות-יבוא וגם יצוא - והבאתי עד כה בחשבון רק את הסחורות שמניתי קודם, אבל יש גם סחורות אחרות, יקרות - תוספת של כמה לירות לטונה עבורן איננה מחיר גדול, כמו לגבי קופסאות בשר. יש ענין של תשלום-סייניטום שהוא מעין קרן למקרים של אבדות הנאלצות לחזור ריקות. אני חושב שהסכומים הללו יכולים לכסות את הפרשים האלה.

אשר לעצם הטיפול בנטל אילת: - הנהגנו בנטל אילת מחירי חיפה לטעינה ופריקה. לפי טיכונים ראשונים יש לנו הכנסה העולה על ההוצאה או, בכל אופן, איזון, וזה בנטל שהוא רחוק ופריסיטיבי למדי. זוהי אחת הסיבות שאנו דואגים כל-כך לנטל אילת. אין זה רק ענין של פיתוח אילת, אלא שאנו רואים בו בעיקר את נטל המחצבים לעתיד, שיגיע למאות-אלפים אם לא למיליונים טונות. והיות והמחצבים הם בכל זאת סחורה לא יקרה ואנו לוחמים על רנטביליות - הרי כל חצי לירות חסכון בטעינה ובפריקה משתקפת בחישובים, ואנו רוצים להיות בטוחים שכל-מה שאפשר לעשות ייעשה כדי שהנטל הזה יהיה יעיל.

א.ג.

ועדת הכלכלה
19.11.57

האם פירוש הדבר שכל ההוצאות שיש בנטל
חיפה יש גם באילת, או אולי יש הוצאות
שאילת פטורה מהן?

ג. שוקן:

לא בדקנו את ההוצאות. לקחנו רק את המחירון
וראינו כמה עולה טעינה ופריקה.

שר הפיתוח:

בחיפה לוקחת המססלה חלק ניכר מההוצאות של
הטעינה והפריקה, מה שאין כן באילת.

י. אלטובי:

פה יש נקודה נוספת: כדי להגיע למחירים אלה,
כלומר: לחשבון מסויים ללא הפסד ביצוא של
המחצבים ולמינימום של סובסידיה - ואני חושב שבמשך הזמן תיעלם
הסובסידיה בהובלה ליצוא - סוכרחה להיות ארגון יעיל מאוד של ההובלה
בשני הכיוונים: סכוניות גדולות יותר, ותיאום מדוייק של ההובלה שבני
הצדדים, כדי שמכוניות לא יטעו ריקות, מה שיערער את מערכת המחירים.

שר הפיתוח:

גם כיום יש הפסד של 6,000 טונה באילת, לפי
המספרים של 25 אלף טון יבוא לעומת 19 אלף
טון יצוא דרך הנמל.

ש. פרלשטיין:

כאן יש להביא בחשבון שחלק מהיבוא היה מיד
אחרי מבצע סיני, כשהדבר נעשה באופן הפגנתי.
עכשיו משתדלים להאם זאת, והיו לאחרונה רק מקרים טענים של אי-תיאום,
של כמה מאות טונות בלבד. המלט, שהוא היצוא העיקרי, הולך כרגע רק
לאפריקה המזרחית. בדודזיה בונים עכשיו סכר עצום, ואנו מנסים להתקשר
עם החברה האיטלקית העוסקת בכך כדי למכור לה מלט. אבל עיקר המלט
בעתיד ילך למזרח-הרחוק.

שר הפיתוח:

אולי יספר לנו השר משהו על ההפסדים של
האניות, כי שמענו לאחרונה ששתי אניות
הפליגו בחזרה ללא מטען-יצוא. מה מצבה של חברת האניות בקשר עם זה?

ש. פרלשטיין:

אנו איננו עוסקים במטען ימי. משרד הפיתוח
צריך להטעין ולפרוק את האניות. אנו
משתדלים, כדי שהנמל יוכל לפעול, לדאוג לתחבורה יבשתית כדי שהסחורה
של יבוא ויצוא לא תצא בדפיציט. אבל אינני יכול לוטר מה היו החוזים
עם חברות האניות. בזה עוסק משרד המסחר והתעשייה.

שר הפיתוח:

דבר אחד הוא אפוא: ארגון יעיל וטררוכז של
הבטחת מטענים בשני הכיוונים. אנו מטפלים כיום גם בהכנסת שיפורים
חשובים בחברת תובלה שהיא החברה העוסקת במטענים הללו, ואנו מקווים
שע"י הכנסת שריילרים נוכל להגיע ל-50 טון בבת אחת, במקום 30-35 טון,
ואז ירד עוד יותר מחיר התובלה ויכול להיות שלא נזדקק עוד כלל לאותה
תמיכה שהזכרתי. אבל הדבר הזה עוד יקח זמן, ואינני רוצה להתחייב.

יש לי משאלה אחת לוועדה: עד כמה שתוכל
לשכנע את עצמה שהנגב ואילת הם בעדיפות ראשונה, הן בתקציב והן
בתכניות.

הי"ר ב. אבניאל:

נדמה לי שבנקודה אחת לא הסביר השר די
הצורך: אם המספרים שהבאת נכונים - מדוע
מתנגדים בחוגי המססלה לפתח בדרך שהתווית כאן? כי נדמה לי שהכל
רוצים בפיתוח אילת.

שר הפיתוח:

מתוך הדוחק וזעקת שני מיליוני האנשים
היושבים בצפון - נופל עניין פיתוח אילת.
כי נכון שאין איש שאינו רוצה למעשה בפיתוחה.

ועדת הכלכלה
19.11.57

א.ג.

פ. גולמרט:
ברנ"ח של ועדת הרכבת נאטר כי ההובלה עולה
21 פרוטה לק"ס לכל כוון. כלומר: פחות
סחצי סטמטפרים שהביא כאן השר.

מה הם הגורמים האובייקטיביים הכלכליים
הטונעים בכל זאת את ההתפתחות בכוון שהתווה השר?

ושנית: האם כיוון כל התכניות ליצוא מבחינה
כלכלית הן אקטואליות ביחד עם תכנית הרכבת?

בדרך כלל המושג של נטל ורכבת קשורים זה
בזה. האם - נוכל להסתפק לטווח ארוך רק בכביש לאילת, בלי רכבת?

שר הפיתוח:
אשר לרכבת: אין נטל בעולם שאינו קשור
ברכבת. הוועדה לענין הרכבת, שיטבו בה
נציגי ארבעה סדרים, ישבה על הסדוכה הזאת. ההנחיה הראשונה שלה
היתה שהרכבת הזאת צריכה לשלם בעד עצמה מהיום הראשון של הפעלתה, עם
האטורטיזציה, הריבית, הקרן וההוצאות, ולשלם זאת לפי החלומה
הסטטנט באופק, כלומר: תנאי תשלום כבדים. היא לא ניגשה לענין כאל
השקעה לפיתוח.

שנית, היא הביאה בחשבון, לדעתי, סכום
גדול מדי של הוצאות הבניה של הרכבת. עד כמה שדיברתי עם אנשי החברה
הצרפתית שהתעביינה בדבר, הם מסרו סטפרים יותר קטנים. ייתכן שהוועדה
הסתמכה על מחירים שהיו בארץ. דעתי היא שכדאי היה פעם לסטוד על נסיון
של חברה צרפתית כזאת.

על יסוד הנחיות אלו שקבעה לעצמה הוועדה
היא הגיעה למסקנה שרק כאשר התובלה בשני הכוונים תגיע ל-700 אלף טון
לשנה תתחיל הרכבת להיות יותר זולה מאשר תובלה סוטורית. ואז עשו
חשבון שרכבת תיקח 40 פרוטות לטון=ק"ס, בעוד שתובלה סוטורית תעלה
קצת יותר.

פה אפשר לשאול: מדוע בצפון צריך להוביל
את הסחורות ב-21 פרוטה ודוקא בנגב, שאותו צריך לפתח, צריך לחשב
41 פרוטה? השאלה היא כיצד ניגשים לבעיה הזאת בכלל: האם מבחינה של
פיתוח או של טפעל מסחרי הטוכרח לשאת את עצמו מיד מיוטו הראשון.

היו"ר ב. אבניאל:
אמרו לי שאין נותנים את האפשרות לבנות
את הנמל באילת מפני הניטוקים הבאים:
(א) כי אין בטחון שתהיה אפשרות להביא בחזרה חסרי יבוא מאילת לפני
הארץ, בגלל כל מיני סיבוכים, ואז כל החישוב שהבאת לפנינו אינו
עומד; (ב) כי עדיין אין יודעים מה עלול לקרות בעוד חדשים אחדים
לגבי טעבר האניות, ומדוע להשקיע אפוא בינתיים כסף רב כל-כך;
(ג) ענינים בין-משרדיים.
אינני מבקש תשובה על הבעיה השלישית,
אבל מה לגבי השתיים הראשונות?

שר הפיתוח:
לא שמעתי מצד שום משרד התנגדות כלשהי
לגופו של ענין. הראיה: שהקציבו השנה
סיליון לירות לנטל, וכבר הוצאה כ-2/3 של הסכום הזה. לגבי עודף
הסכום, הנימוק להקפאת הכסף היה שהטעב הכספי קשה. כל אחד יכול
לקבל את הנימוק הזה כפי שהוא רוצה. אני טענתי שסכום זה אינו עומד
בשום יחס למה שנותנים לגורמים אחרים. מלבד הסכום הזה דרוש
לשנה הבאה עוד סכום של כ-150-200 אלף לירות. זהו סכום כל-כך טגווחך
בהשוואה לטכוסים אחרים שמוציאים, שגם אילו היו היטוסים רציניים
טאד מסוג זה שהזכיר היו"ר אין לכך טסקל רב. אנו מוציאים טכוסים
הרבה יותר גדולים בטצבים הרבה יותר טפוקפקים.

ג. שונן:
אם היו"ר שאל לגבי אפשרויות היבוא לאילת,
שאלתי היא: מה ההערכות לגבי אפשרויות
היצוא דרך אילת? מה הם הסחורות שאנו חושבים שנוכל לייצא בכמויות
גדולות של 120 אלף טון שהזכיר השר, ומה הסיכויים המסחריים שלנו
למכור את הסחורות הללו, מלט, אשלג, פוספטים וכו'?

ועדת הכלכלה
19.11.57

ט.ב.

ג. שוקן:

שמענו מספרים מעוררים לסדי טפי השר, ואפילו ספתיים בטקצת, על התוצאות הכספיות הטובות של הפעלת נטל אילת בטקס הטובה הזאת. מצי זוכר כאשר התחיל היצוא דרך אילת היו תלונות קשות מאד מצד היצואנים שהתוצאות כל-כך גדולות שהדבר מבטל כל הפטרות על יצוא. הייתי רוצה לשאול אם המספרים שמסר השר סבוטטים על התוצאות שיהיו בשנה הבאה, או על הנסיון של 1956/57? ומה היו התוצאות המסמיות בשנה זו של הובלה לאילת ויצוא דרך אילת, בהשוואה ליצוא דרך חיפה?

ולענין הרכבת - אני מבין שאין נטלים שאינם קשורים לרכבת. אבל רכבות סילאו את תפקידן החשוב, בפיתוח עוד לפני שהוטצאה התחבורה הסוטורית. כיום אנו רואים באיזו סידה הולכת וגדלה התחבורה הסוטורית ונכנסת לתחום של העברת משאות כבדים לטרחקים גדולים, ומצד שני שומעים על גרעונות גדולות של הרכבות, דוקא בארצות כמו גרמניה וארה"ב. האם בהתחשב עם השינויים הטכניים של התחבורה התחבורה הסוטורית אין זה טענה באופן יסודי את המצב לגבי השאלה אם יש להקים רכבת לאילת או לא? ואם כן - האם לא יותר נכון לסלול כביש יותר טוב ולהתבסס לגטרי על התחבורה הסוטורית לאילת?

שר הפיתוח: לשאלה האחרונה: יש באפריקה חברות המפסידות ויש חברות המרויחות הרבה. היתה תקופה שחשבו שהתחבורה הסוטורית תעלה על תחבורת הרכבת, אבל עד כמה שידוע לנו לא בא הדבר בחשבון בשביל סחורות בהיקף גדול ממקום מרוכז למקום מרוכז. ויש לנו דוגמא לכך בארץ: סים-הסלח, לטשל, לא כדאי לשלוח פוספטים בטכונית ישר לחיפה, אלא שולחים זאת לבאר-שבע ומשם ברכבת.

ג. שוקן: אבל את הפסדי הרכבת צריך להוסיף לחשבון ההוצאות הללו.

שר הפיתוח: הרכבת טוענת שאם יהיו לה יותר סחורות להוביל - היא תוכל לרויח. בכל אופן, ההבדל בין 21 ל-50 פרוטה הוא גדול.

הוועדה לעניני הרכבת ישבו בה מנשים שהיתה להם, לדעתי, גישה נוקשה מדי בענין זה. ואף היא הגיעה למסקנה שבטען של 700 אלף טון יהיה כדאי להפעיל את הרכבת. לכמות כזאת אנו חושבים להגיע בעוד חמש שנים, ואפילו פסימיסטים חושבים שנגיע לכך בעוד 7-8 שנים. ואם כן - צריך כבר עתה להתחיל בהכנת הסקר. עכ"פ, החישובים של התחבורה הסוטורית שהוועדה הזאת הניחה לעצמה היו על צד האופטימיות, ואילו הוצאות הרכבת - חושבו על ידה על צד הפסימיות.

ביחס ליצוא: בנינו על יצוא של תפוזות, משלג ופוספטים. אתם יודעים שבים-המלח הגענו עכשיו כמעט ל-9,000 טון לחודש, והעליה עדיין נמשכת. ב-7-8 הימים האחרונים היה כבר הממוצע 320 טון, שהם כ-10 אלפים לחודש, ואנו חושבים שבעוד חדשים אחדים נגיע לתפוקה החדשית המתוכננת, וכל הסיכונים מראים שאפשר יהיה לעלות עליה בהרבה. זוהי התשובה לשאלה אם יש לנו סחורה. אנו מביאים בחשבון כ-5,000 טון לחודש דרך אילת. יפן מוכנה לקבל מאתנו משלג לא פחות מ-5,000 טון לחודש, וגם בארצות אחרות המצב דומה. גם אנשי הקרטל האירופי-צרפתי שהיו עכשיו כאן מעוניינים מאד לשתף אתנו פעולה.

הוא הדין בפוספטים. כבר היו לנו 17 אלף טון לחודש, ואני חושב שבשנה הבאה נמשיך בכך, ואם יהיה לנו תקציב - נגיע ל-15-20 אלף טון לחודש. גם כאן אנו מביאים בחשבון 5,000 טון לחודש דרך אילת.

א. וילסקה: לאילו ארצות באסיה הולכות אניות מאילת?

שר הפיתוח: מלבד בריגיסה-טופט אין לנו אניות לאסיה אלא לאפריקה המזרחית, כיוון שיש לנו אניות קטנות. אבל יש לנו באסיה שוקים גדולים, אך כל זה לטווח יותר ארוך.

א.ב.

ועדת הכלכלה
19.11.57

שר הפיתוח:

אם הבאנו אפוא בחשבון 4,000 טון אשלג
ו-4,000 טון פוספטים, וכן 2,000 טון סלס וסחורות אחרות - אינני
חושב שקשה יהיה להגשים זאת.

נכון שעומדת לפני יצואן שאלה נחרת: אם
ירצו לשלוח סלס מנסר שבחיפה, ברור שיותר כדאי לשלוח זאת דרך חיפה.
מהר-טוב או טרמלה יכול להיות שזה נכנס כבר לקטיגוריה זו של
טובסידיה מסויימת. יהיו בוודאי יצרנים בדרום הארץ שאצלם ההפרש
יהיה קטן יותר לעומת יצרנים בצפון. השנה הוצא סכום של 200 אלף ל"י
לתמיכות להובלה עבור יבואנים ויצואנים דרך אילת, כ-5 ל"י לטון.

הינ'ר ב. אבניאל: מה היית מבקש שוועדת הכלכלה תסליץ בעניין זה?

שר הפיתוח: ראשית - לזרז ככל האפשר את בנין המזח וציודו.

שנית - להקים קו-אניות של צי"ם לאסיה
כאשר המזח יהיה מוכן.
שלישית - לבנות את הכבישים הנוטפים בערבה.

הסעיף הראשון מטתכם בסכום של כ-3/4 מיליון
לירות, נוסף על מה שכבר הוקצב לנו, מתקציב השנה הבאה. בסכום זה
אפשר להעמיד את המזח במצב שיוכל לקבל אניות גדולות.

הסעיף השלישי מטתכם בערך ב-3 מיליון
מתקציב ששרד העבודה.

ג. שוקן: בענין הטובסידיות ליצוא - למה בכלל צריך
לשלם טובסידיות ליצוא דרך אילת? השר עשה
פה חשבון שגם טורידים את החסכון ע"י אי-הובלה דרך הסואץ וההובלה
היותר ארוכה - נוצר רווח של כ-5,5 ל"י (3 דולר). ואם הוצאות
ההובלה, לפי חשבון זה, גבוהות דרך אילת ב-4 לירות לעומת הובלה לחיפה,
הרי בכל זאת נשאר עודף, ולמה בכלל הצורך בטובסידיות?

שר הפיתוח: הטובסידיה היא ליבוא ולא ליצוא. הטובסידיה
ליצוא השנה היתה בשביל הובלת סלס מחיפה.
היא ניתנה לקרגל ולכתי-חרושת אחרים בצפון הארץ. שרצינו שיטלאו
את האניות.

ד. פרחי: לא היו גם כבישים, ונסעו ב-80 פר' לק"מ.
גם האניות הקטנות לקחו לפי חישובים אחרים,
וגילו החישובים להבא יתבטלו על אניות של 6-7 אלפים טון, מה שמשנה
בהרבה את המחירים.

הינ'ר ב. אבניאל: אינני חושב שנוכל להסליץ בעניין זה לפני
שנשמע גם את שר התחבורה הצריך להופיע
בלאו הכי לפני הוועדה בשבוע הבא. אני מציע אפוא לעכב את הסיכום עד
אז. אני כשלעצמי נוטה להסלצה כפי שביקש השר, אבל טוב לחכות.

מספר חברים הודיעו שלא יוכלו להשתתף
בישיבה שנקעה לטחר בהשתתפות שר המסחר והתעשייה, ואני מבטל מפוא
את הישיבה שנועדה לטחר בבורק.

בסוף הישיבה יש עוד עניין שד"ר לבנטל
ממשרד המסחר והתעשייה רוצה להעלות בעניין החוק לפיקוח על סוחרים
ושירותים.

ועדת הכלכלה
19.11.57

מ.ב.

ד"ר לבנטל:

בישיבה האחרונה התקיים כאן דיון בקשר להעברת מצרכי פיקוח מרשות לרשות. עברנו טוב על ביטוח החוק, ובסעיף ההגדרות נתקלנו בעובדה שהצעת הממשלה חוקנה - מבלי שמצאנו על כך החלטה מפורשת של הוועדה. בהצעה המקורית של הממשלה כתוב לגבי יבואן: "יבואן - מי שהביא אותו מצרך מחו"ל". בהצעה המתוקנת נאמר: "יבואן - מי שהביא אותו מצרך מחו"ל". ההבדל נראה לנו כעשוי להיות עקרוני. לפי ההצעה המקורית נקבע סטטוס של יבואן ע"פ שאדם זה עסקו להביא ברציפות סחורה מחו"ל. לפי הנוסח החדש אפשר לפרש זאת: מי שהביא סחורה ספציפית-קונקרטית הוא יבואן לגבי אותה סחורה. לפי זה יצא שליבואן אסור למכור ליבואן אחר סחורה ספציפית שהביא, אבל כל סחורה אחרת יוכל למכור. זה יוצר סטטוס אחר לגבי יבואן מאשר לגבי יצרן. יכול להיות שהיתה זו טעות דפוס בלבד.

היו"ר ב. אבניאל:

כוונתנו היתה באמת לעביל את איסור הטכירה רק לגבי יבואן שהביא אותו מצרך.

ד"ר לבנטל:

אותו סוג מצרכים שעסקו להביאם, לא המצרך הספציפי.

הרוזנט:

בהגדרת יבואן יהיה כתוב: "יבואן - מי שהביא אותו מצרך מחו"ל".

(הישיבה ננעלה ב-12.45)