

23/2

פרוטוקול מס' 10/ג

מישיבת ועדת הכלכלה שהתקיימה  
ביום ג' - ח' בטבת תשי"ח (31.12.57)  
בשעה 11.00

הנוכחים

חברי הוועדה:  
ב. אבניאל - היו"ר  
ב. אזניה  
מ. אולמרט  
ד. אלמוג  
י. ניצני  
ש. פרלשטיין  
ש. שורש

מוזמנים:  
מר גינסבורג - מנהל משרד התחבורה.  
מר דגן - יועץ הנדסי.  
ד"ר קיטרון - מטעם משרד המשפטים.

סדר-היום: (א) מסקנות הוועדה לגבי נמל אילת.  
(ב) חוק לחיקון פקודת סימני סחורות.

בה נפתחה בשעה 11.15

היו"ר ב. אבניאל: אני פותח את ישיבת הוועדה ומקדם בברכה את המנהל הכללי של משרד התחבורה ואת היועץ ההנדסי של משרד זה. חוות דעתם היא האחרונה שנשמע לפני סיכום מסקנותינו בקשר לנמל אילת, כפי שנחבקשנו על-ידי הכנסת אשר העבירה אלינו הצעה לסדר-היום על נושא זה. כרגע המדובר הוא על הרחבת הקינים, ועל הבעיה של הקפאת 400,000 לירות מחוץ חוסר כספים לאוצר, והעיכוב הנגרם בשל כך לפעולה כולה.

מר גינסבורג: מאחר שחשבתי כי אדרש בעיקר להשיב על שאלות, אציג בתחילה את הבעיה בקיצור. משרד התחבורה מטפל אך ורק בתכנון הנמל החדש, והוא עושה זאת יחד עם משרד הפיתוח. ישנה ועדת מומחים המכינה עכשיו תכנית-אב לנמל החדש. מר דגן יתן סקירה קצרה על התקדמות העבודות לראת תכנית-האב, אשר תוכננה על-ידי מומחה צרפתי, מר קלה, שהוא מנהל נמל לה-האבר. הוא אחד המומחים הגדולים בעולם, ועל-כל-פנים המומחה הגדול ביותר של צרפת. הוא עושה זאת מחוץ ידידות שלא על מנת לקבל פרס. גם הצוות הטכני של נמל לה-האבר מטפל באותה תכנית-אב, ומשרת אותנו שרות יפה וטוב.

כרגע יש לנו מזון באורך של 82 מטר, ובעומק מים של 6,5 מטר. זה מאפשר עגינת אניות עד 3000 טון. תכניתו של משרד הפיתוח היא עכשיו להאריך את המזון הזה בעוד 100 מטר ולהעמיק אותו עד 9 מטר, ועל-ידי-כך תאפשר עגינת אניות עד 7,5 אלף טון. תכנית זו תוכננה עוד לשנה זו, אך בגלל ההקפאה היא לא בוצעה. משרד הפיתוח מקווה שיוכל לבצע את התכנית תוך ששה חדשים.

היבוא והיצוא של נמל אילת מתוכנן ל-60,000 טון השנה. לפי תחזית משרד הפיתוח נגיע בשנת 1960/61 ל-700 אלף טון, מזה 80 אלף טון אשלב, 150 אלף טון פוספטים, 100 אלף טון מלח, יבוא 150 אלף טון ויצוא שונות עד 100 אלף טון. אנו מתבססים בהנחותנו על מספרים אלה, ואנו חושבים שיש לעשות עכשיו את הצעדים הראשוניים במהירות המכסימלית על-מנת להתחיל בהקמת הנמל החדש. התכנית שלנו מכוונת לשנתיים (שנת הכספים 1958/59 ו-1959/60) כדי לסיים את השלב הראשון של הקמת הנמל החדש. אם גם יאריכו את המזון הקיים בנמל ב-100 מטר, תהיה למעשה רק אפשרות פריקה וטעינה של 90 אלף טון מטען כללי וטעינת תפוזות של 250 אלף טון. זה מחייב כמובן מתקן מיוחד. לפי התחזית של משרד הפיתוח לשנת 1961/60, במידה והיא תתאמת, נעמוד בפני חוסר אפשרות לבצע את היבוא והיצוא דרך נמל אילת. לשם כך הצענו בתקציב הפיתוח תכנית לשנתיים המסתכמת ב-5,6 מיליון לירות. הכוונה היא להקים במקום החדש של הנמל המתוכנן רציף של 250 מטר אורך, בעומק מים של 11 עד 12 מטר. זה יאפשר עגינת אניה בח 10,000 טון, יחד עם אניה נוספת בח 4000 טון. הרציף יעלה 5,2 מיליון, והמילוי בינו לבין החוף - 510 אלף לירות. כמו-כן יש צורך בריצוף השטח ובהקמת מחסן של 6000 מ"ר לאיחסון סחורה של 9000 טון, בתור מחסן טרנזיט. יחד עם שאר הבניינים וההוצאות הנראות מראש, יעלה הכל יחד 5,6 מיליון. השנה דרושים לנו 5,2 מיליון ובשנת 1959/60 נהיה זקוקים ליותר מ-3 מיליון. זה יאפשר לנו פריקה וטעינה של מטען כללי של 200,000 טון, ותפוזות של 250,000 טון, מחוץ הנחה וזנעביר את מתקן התפוזות מן הנמל הקיים לנמל החדש. זהו בערך מרחק של קילומטר מן המזון הקיים.

בתכנית האב מדובר על אורך רציף של 1020 מטר, עם אשרות מטען כללי של 700,000 טון, ותפוזות של 800,000 טון. תכנית זו גם לוקחת בחשבון מעגן דייגים מסודר, בסיס לחיל הים ומעגן דלק. היום מעבירים את הדלק דרך צינורות ימיים, ולדעת מומחים אפשר להעביר את הדלק באופן רנטבילי בצינורות ימיים אלה, עד ל-5 מיליון טון. במידה שנגיע לכמות גדולה יותר, נצטרך לבנות מעגנים מיוחדים, לפי הכמות שנצטרך להוביל דרך נמל אילת. בתכנית-האב של נמל אילת לקחנו בחשבון מעגן דלק מסודר ומאורגן, אשר יגיע עד 50 מיליון טון.

מר דגן:

על המספרים אין לי מה להוסיף. האפשרויות הנבדקות יחד עם התוספת שמתכנן עכשיו משרד הפיתוח מסתכמים בפוטנציאל שאינו על 330 אלף טון לשנה, שעה שהתחזית לשנת 1960/61 כבר מגיעה ל-700-650 אלף טון. לכן נראה לנו שאם צריך למלא את דרישה זו חוץ השנתיים הקרובות, זה מחייב להרחיב את המתקנים ואת הרציפים באופן שיהיו מוכנים בעוד שנתיים שעה שכמות זו תגיע. הגענו לאורך רצוי של 250 מטר למזון מתוך שתי בחינות. ראשית, זה מאפשר עגינת ליותר מאניה אחת, וליתר דיוק לאניה העולה על 10,000 טון יחד עם אניה שניה של עד 4000 טון כרגיל לגבי מטענים כלליים. על-ידי-כך חילנתן אפשרות מכסימלית של טעינה ופריקה. מזה של 250 מטר בתוספת לקיים - בכוחם לתת אפשרות טעינה ופריקה עד 400 ואף 450 אלף טון.

הבאתי תכנית מוקטנת של תכנית-האב של מר קלה. על-יסוד תכנית זו כבר הוגשו הערות על-ידי משרדים ממשלתיים וכל הגופים המעוניינים בפיתוח הנמל הזה. בעקבות הערות אלו לא הוכנס אמנם שינוי יסודי בקווי היסוד לתכנית-האב, אולם שונו כמה פרטים טכניים.

משרד הפיתוח טיפל בחלק המיועד למעגן דייג בלבד. צריך להגדיל את המשטחים שמאחורי המזון. הקיים, ולאפשר תנועה מוגברת. יבוש זה אינו מוסיף דבר לכח העגינה, כי זה מגיע לעומק של 2,5-2 מטר בלבד. זה נעשה לקראת התקנת המעגן לדייג לפי תכנית-האב. עומדים גם להרחיב את הגישה אל המזון הקיים ב-20 מטר. זה חשוב גם לחיל הים. בהמשך מעגן הדייג יש מעגן המיועד לחיל הים, וזה תוכנן

לפי דרישות חיל הים. אשר למעגני הדלק - דובר על הצורך שיוחאמו ל-30 מיליון טון לשנה, אולם המתכנן ראה אפשרות להחקין בשטח זה רציפים אשר יאפשרו עגינת אניות המסוגלות לפרוק עד 50 מיליון טון לשנה. בקשר לשיקולים אלה נחקבלה הדעה שיש לחכנן רציף באורך של 120 מטר, ונשאר מקום למזחים קטנים. (מטביר מפה של תכנית הנמל).

אלה הם הקווים הכלליים של תכנית-האב, אשר נחקבלה באופן עקרוני. צריך היה גם לפתור בעיות שונות של תחבורה ורכבת. הופרש כאן מקום כדוש להנחת קו רכבת, אשר יסתעף דרומה לנמל. תוכננו גם כבישים אשר יאפשרו גישה לכל אורך הנמל, ובעיקר כדי לשרת את חלקיו הפנימיים. יש מחסנים בעלי היקף מספיק וכל מיני אפשרויות שפורטו בתכנית העבודה, כדי לתת גמישות בקשר להכנסת מתקנים מסויימים עבור התפצורת. אפשר יהיה להשתמש ברציף זה גם למטעני חפצות, המהווים את החלק העיקרי של הסחורה העוברת דרך נמל זה.

הוקדשה מחשבה לאפשרויות פיתוח התעשייה. החוף איננו נוח ביותר, כי ההרים מתרוממים מיד על-יד החוף. עם זאת, יש שקעים וואדיות, אשר על-ידי ישוים קלים ביותר אפשר להכשירם.

כפי שכבר נאמר ודאי פעמים רבות, הרי התנאים באילת הם מצויינים מבחינה הידרוגרפית. החוף תלול מאד ואין צורך להתרחק מדי מן החוף. כמויות המילואים והיבוש גם כן קטנות באופן יחסי. יש נקודה מטיילת נוספת: טיב הגבעות והקרקע, אשר קל מאד להשתמש באדמתם לשם מילוי מאחורי הרציפים. כוונתנו היא להתחיל בהקמת רציף באורך של 250 מטר ולמלא את השטח שמאחוריו. יחד עם ריצוף כל השטח והקמת מחסן של 6000 מ"ר, תאריך העבודה שנתיים. יש גם מקום להכנסת מבדוק וממשה לאניות וכלי שיט עד 500 טון.

היו"ר ב. אבניאל:

חודחנו נתונה למר גינסבורג ולמר דגן על ההסברות המ אלפים אם כי לא נדמה שהכנסת הטילה עלינו בעיה שונה ולא בדיקה קוויה של תכנית-האב. לכן לא נוכל להתחיל בבדיקה באיזו מידה פרט זה או אחר עומד להגיע אל סידורו כהלכה לפי תכנית זו. ברצוני להפנות למר גינסבורג ולמר דגן את השאלה העיקרית לגביה נצטרך להסיק מסקנותינו.

היות ושר הפיתוח הודיע לנו כי אילת סובלת ואינה יכולה להתפתח משום שהנמל הזמני אינו יכול לקלוט אניות בעלות קיבול העולה על 4000-5000 טון, ואושרה תכנית ביניים לפיתוח הנמל הקיים - חאט במידה ונמליץ לתת אותה הקצבה שאישרה הממשלה לפיתוח הנמל הקיים, אפשר לדאוג בכך הוצאת כסף לחינם לאור תכנית-האב שלכם, או שמאחר ותכנית-האב עלולה להתבטח בעוד שנתיים שלוש כדאי אולי לתת הקצבה שכבר אושרה על-ידי הממשלה.

ש. פרלשטיין:

כוונת השאלה היא אם התכנית הארעית תשתלב בסופו של דבר עם תכנית-האב.

מר גינסבורג:

זמן מה התנגדנו להארכת המזח הקיים, והיינו בעד זה שנשקיע את כל הכסף בתכנית החדשה. קיבלנו אישור לעמדה זו מפי מר קלה, אשר חשב שכל פרוטה יש להשקיע בהקמת הנמל החדש. אולם הצרכים הנוכחיים של נמל אילת וחוסר הוודאות לגבי השגת החקציבים הניעו את משרד הפיתוח להאריך את המזרח הקיים ב-100 מטר. אין ספק שזאת אפשר לבצע תוך ששה חדשים, וזה יאפשר את היבוא והיצוא החזויים לשנת 1959/60. התכנית שלנו של הארכת הרציף ב-250 מטר תוכל להסתיים במקרה הטוב ביותר בשנת 1960/61. גם אנו הבענו דאגה בקשר להשתלבות התכנית הזאת בתכנית האב, והתברר כי יש השתלבות מסויימת. תכנית האב נוחתת אפשרות שבעקבות הארכת רציף זה אפשר יהיה לסדר שם באחד הימים את מעגן הדייג. זאת צריכים היינו לעשות בין כך וכך בעתיד. על-כך הודענו לשר האוצר שאנו מוותרים על ההיסוסים שלנו, ואנו תומכים בהארכת מיידיית של המזח אשר על-כך ללא ספק להמליץ על הקצבת הכסף הדרוש לכך.

היו"ר ב. אבניאל:

ברצוני לשאול מי מבצע את העבודה כעת, והאם הביצוע יימסר על-ידי מכרז?

הוצא מכרז לביצוע הארכת המזון, אך לעת-עתה לא נמסרה העבודה. ביצוע העבודה נתון

מר דגן:

לסמכותו של משרד הפיתוח.

האם יש לך פרטים על המכרז שהוצא, ומי ביצע את העבודות עד עכשיו.

ש. פרלשטיין:

אין לי פרטים על המכרז, כי הוא הוצא על-ידי משרד הפיתוח. ביצוע העבודה נעשה על-ידי

מר דגן:

"סולל בונח".

מה הוא שיתוף הפעולה בין משרד התחבורה ומשרד הפיתוח לגבי ביצוע עבודה זו?

ג. שוקן:

הסברתי קודם שאנו רק מחכננים במשותף את הנמל החדש.

מר גינטבורג:

אגף עניין זה, הייתי רוצה לשאול מהי דעתכם בקשר לכדאיות של הקמח מסילת ברזל מבאר-טבע לנמל.

מ. אולמרט:

ראוני לדעה, מה דעתכם על עריכת הסקר לפחות.

ב. אבניאל:

הוועה הבינמשרדית הגיעה למסקנה כי במידה ויש הובלה של 700,000 טון, יש כדאיות במסילת אנו בעד חסקר, ונגיש לממשלה בקשה להקציב

מר גינטבורג:

רכבת לעומת החבורה מוטורית. את הסכום הדרוש לכך.

אני מודה לאורחיינו על דבריהם, ואנו נמשיך בדיון.

היו"ר ב. אבניאל:

חושבני כי לאור כל מה ששמענו יכולה הוועדה להמליץ בלב טקט על המשכה בנינו של המזון הארעי ועל ביטול ההקפאה החקצי-ביח עליה החליט משרד האוצר.

ש. פרלשטיין:

הטענה היא שמשרד הפיתוח הוציא כספים אלה כהוצאה נוספת על מפעלי הנחושת בתמנע. השאלה היא אם משרד הפיתוח היה רשאי להעביר כספים מיועדיה לפיתוח נמל אילת, לצרכיו של מפעל אחר.

היו"ר ב. אבניאל:

משרד הפיתוח לא עשה העברה זאת, אלא האוצר הקציב חוספת למפעלי הנחושת בתמנע, והקפיא חלק מן הסכום המיועד לפתוח נמל אילת.

י. אלמוגי:

נאמר לי הטבוע באילת שהכספים כמעט שוחררו כבר.

היו"ר ב. אבניאל:

אני חושב שהוועדה יכולה על-כל-פנים לקבל המלצות בנדון זה, ואני מציע את ההמלצות

הבאות:

(1) הוועדה מדגישה את ערכו הכלכלי, המדיני והבטחוני של נמל אילת ורואה בפיתוחו המהיר לשם הרחבת הסחר עם ארצות אפריקה ואסיה דרך השער הדרומי של ישראל, אחת מהמשימות הדחופות של המדינה ופונה לממשלה לנקוט בצעדים מזורזים לביצועו המהיר של בניין הנמל והרחבתו.

(2) לפי ההסברים שהוועדה קיבלה, אחד הגורמים להאטת תנועת האניות באילת בשעה האחרונה הוא חוסר מזה שליידן יוכלו לעגון אניות בקיבול של למעלה מחמשת אלפים טון. כן נזכרו לדעת חברי המשלחת שביקרו בנמל אילת כי יש צורך דחוף בביצוע שיפורים בנמל, כגון: סידור וציף, הקמת גדר מסביב לשטח הנמל וכו'.

אולם הוועדה סמעה משר הפיתוח וכן מנציג האוצר אצ  
כי מסכום של מיליון לירות שהוקצב בתקציב השנה לבנין המזח ושיפורים  
אחרים, הוקפא סכום של 450 אלף לירות עד לקיום בירור בוועדת השרים  
הכלכליים בנידון.

דעת הוועדה היא כי יש לשחרר בהקדם את הסכום  
שהוקפא בלי קשר עם סכומים אחרים שהוצאו בסעיפים אחרים בתקציב משרד  
הפיתוח למעלה מהמוקצב.

3) הוועדה ממליצה על הקמת קו-ימי קבוע של  
אניות ישראליות למזרח הרחוק ואפריקה ועל חקר השווקים בארצות אלו לשם  
הרחבת היצוא והייבוא הישראלי דרך אילת.

4) הוועדה ביררה הן עם שר הפיתוח והן עם  
נציגי אילת בעניין בניית קו הרכבת לאילת והגיעה למסקנה שאף-על-פי שעדיין  
אין לקבוע באופן ברור לגבי כדאיותה של הרכבת יש בכל זאת לקיים את הסקר  
בנידון שלצביו המליצה הוועדה ביום 20.3.57.

ג. שוקן: אני נמנע לגבי הסעיף הנוגע לסקר.

י. ניצני: מאחר שבינתיים יש כבר כביש, אטפלט, אוי מצטרף  
לחסייגותו של מר שוקן.

י. אלמוגי: מנקודת הראות שלי, הרי למסילת הברזל יש ערך  
ממדרגה ראשונה כמכשיר פיתוח לאזור, אפילו  
יותר מאשר לעוד עשר נקודות החייטבות.

ש. בז'רנו: בארצות המודרניות עוברים היום מתחבורה ברכבת  
לחחבורה בכבישים.

ג. שוקן: עלי להפנות תשומת לבכם כי המלצת הוועדה היתה  
שוועדה בימטרדית חבדוק את כדאיות העניין  
בדיקה ראשונית והיא ממליץ אם כדאי לערוך את הסקר בכללו שהוא יקר הרבה  
יותר. עכשיו שמענו כי הוועדה סיכמה שהסקר יהיה כדאי אם היקף הסחורות  
יגיע ל-700,000 טון, ועד אז החובלה המוטורית יותר כדאית. אנו עדיין  
רחוקים מאד ממצב זה, ולכן אני מציע שלא נמליץ על כך כיום.

היו"ר ב. אבניאל: זה נכון, אך שמענו מפי מר גנצבורג שהוועדה  
סיימה עבודתה, והוא הודיע לנו שהם ממליצים על  
עריכת הסקר, כי כדאי על-כל-פנים להשקיע את הכסף הדרוש בסקר עצמו. אולם  
אם אין הסכמה פח-אחד, לא נחזור שוב על החלטה שנתקבלה פעם על-ידי הוועדה.  
ענין זה גם אינו עומד לדיון באופן ישיר.

י. אלמוגי: אני חומך גם כן בהנחת קו מסילת הברזל, אך  
מכיוון שאין זה שייך לנושא אני מציע לא לכלול

זאת.

ב. חוק לתיקון פקודת סימני סחורות

ד"ר קיטרון:

מדינת ישראל הצטרפה לאמנת מדריד, האוסרת שימוש בשמות גיאוגרפיים לכינוי של סחורות אשר אינן מיוצרות באותו אזור. לכלל זה יש סייג: ביח-המשפט של כל מדינה אשר היא צד לאמנה יכול לקבוע אם שם מסויים הפך כבר לשם-דבר, כך שאין לו כבר משמעות גיאוגרפית. אולם סייג זה אינו חל על תוצרת גפן. כלומר, שום יין לא יוכל להיקרא על שמו של אזור גיאוגרפי מסויים, גם אם בינתיים הפך שם גיאוגרפי זה לשם-דבר, אם אין הוא מיוצר באותו אזור. כוונתי לקוניאק, שמפניה ועוד מינים רבים.

ב. אזניה:

האם הסייג הוא על אזור מסויים או על ארץ מסוימת? כוונתי היא האם אפשר לקרוא בשם "כרמל הוק" יין הבא רק מכרמים שבאזור הכרמל, או שהגבלה היא רק על יין מחוצרת ישראל?

(אחרי-כן רשמה - עע)

לפני כן רשמה שוב  
ע.ע.

ג. קיטרון:

באוקטובר יתקיים בליסבון כנס לתיקון  
אמנת מדריד, שאחת ממטרותיו היא לכלול  
באמנה לא רק מוצרי גפן, כי אם גם גידולים אחרים.

היו"ר ב. אבניאל:

איזה מדינות אינן חתומות על אמנת מדריד?

ג. קיטרון:

ארצות הברית, לטשלה, המדינות החתומות על  
האמנה הן: ישראל, אירלנד, ברזיל, בריטניה  
הגדולה, ציילון, טרינידאד וטובאגו, גרמניה, הפובליקה הדומינאנית, הונגריה,  
ספרד, טוניס, טנג'יר, לבנון, ליכטנשטיין, מצרים, מרוקו, ניו-זילנד,  
סמאה המערבית, סוריה, ספרד, מרוקו המערבית, מושבות ספרד, פורטוגל,  
האיים האזוריים ומריירה, צ'כוסלובקיה, צרפת, אלג'יר, מושבות צרפת,  
קובה, שווייץ וטורקיה.

ב. אבניאל:

האם אי-אפשר לבטל חתימה על אמנה?

ג. קיטרון:

אפשר.

היו"ר ב. אבניאל:

משתמשים בארץ עשרות באגים בשמות של  
איזורים מסויימים לציון יינות סקוטיים,  
מדוע לאסור זאת, האם אנו מעוניינים בזה?

ג. קיטרון:

לחוק המוצע יש מטרה אחת - להוכיח כי  
מדינת ישראל איננה סוללת בהחייבות  
בינלאומית אקיבלה על עצמה מרצונה הסוב, אחרי שהצטרפו לאמנה הבינלאומית,  
אין זה רצוי שלא נקיים אותה, יש למדינתנו שם מצויין לגבי קיום הטכסים  
בינלאומיים, ולא רצוי להכחיסו,  
לא תהיה מצד הממשלה התנגדות לתת לתעשיית  
הגפן שהוא של חצי שנה כדי להסגל לשמות חדשים.

ש. שורש:

אני נוטה לקבל את דעתו של מר קיטרון  
שעלינו לקבל את החוק, אולם אני מציע  
בכל זאת לא לאשרו לפני שנשמע את אנשי "היקב".

ש. כוז'רנו:

אני מציע להזמין גם את נציגי הסכט, שהוא  
הרשות המוסמכת לתעשיית יין.

אני מבקש לקבל את רשימת הארצות שהצטרפו

לאמנת מדריד ואף קבעו זאת בחוק.

ג. קיטרון:

כל המדינות שחתמו על אמנת מדריד אישרו  
זאת בחוק.

ש. כוז'רנו:

האם החוק שהממשלה מציעה דומה לחוקים  
שקבעו המדינות האחרות, האם במדינות אלו  
לא נהנו לתעשייה המקומית שהות לעבור לשמות אחרים, ומהו הזמן שניתן?

היו"ר ב. אבניאל:

האם בארצות אחרות היו התחייבויות?  
איזו תמורה קיבלו המדינות האחרות שהצטרפו

לאמנה?

אבקש מר קיטרון ומר לבנטל להכין את

החשובות לישיבה הבאה.

ע.ע.

פר לנזטל:

אננם הטיפול במוצרי אלכוהול נמצא בתחום כשרו המכס, אולם עומדים להעביר את הטיפול בייצוא מוצרי אלכוהול למשרד המסחר והתעשייה.

ב. אוניה:

אני מציע לבקש אינפורמציה גם ממשרד המסחר והתעשייה.

היו"ר ב. אבניאל:

חזמנו את נציגי אגודת הכורמים "היקב" לשעה 12, מאחר שהשעה היא 12.30, אני נועל את הישיבה, ואם אנשי "היקב" יופיעו, נכנסה טוב.

(לאחר שהוכרו על נעילת הישיבה, הופיעו אנשי אגודת הכורמים "היקב").

היו"ר ב. אבניאל:

רצינו לשמוע את דעתכם: האם קבלת החוק האוסר שימוש בסימנים המזכירים מקומות גיאוגרפיים זרים עלולה לפגוע בענף היין? המדובר בהתחייבות שקיבלנו על עצמנו באסנה בינלאומית, אשר נוגעת גם למעצמה ידידותית שאנו מקבלים טענה עזרה רבה.

ש. שורש:

אם לראות את הצטרפותנו לאסנה הבינלאומית כעובדה, כמה זמן נחוץ לכם כדי להסתגל לשמות חדשים?

ט. אולמרט:

מה מצב ייצוא היינות?

מר. אונטשטיינמן:

לפני שנים היה הייצוא העיקרי של מוצרי היין שלנו לארצות מזרח אירופה, איפה שהיו קהילות יהודיות מפותחות. באותו זמן הגיע הייצוא ל-50%, כערך, מהייצוא אולם עם חורבן הקהילות היהודיות חוסל ייצוא זה, היה גם ייצוא לארצות ערב, ל"כרמל מזרחי" היו מניחים מבוססים במצרים, לבנון, סוריה, עיראק, אולם גם שוק זה חוסל כתוצאה מטלחת השחרור.

עם הקמת המדינה נמצא ייצוא מוצרי היין בשפל המדרגה, התחלנו לפתח אותו וב-1950 הוא הגיע ל-2000 קרטונים (בכל קרטון 12 בקבוקים), חוץ מהייצוא בחביות בסכום של 10,000 ל"ש. הייצוא התפתח לאט לאט ובשנה שעברה הגיע ל-20 אלף קרטונים בסכום של 80 אלף דולר ול-30 אלף ל"ש בחביות, השנה הלח עליה ניכרה, ארצות הברית וקנדה יקנו 40 אלף קרטונים בסכום של 200,000 אלף דולר. השוק בחביות לא התפתח ויעמוד על 30 אלף ל"ש.

היינות שאנו מייצרים לייצוא נושאים עליהם שכוח גיאוגרפיים, לאו דווקא צרפתיים, כחלקם ספרדיים (אליקנט, מלגה), פורטוגזים (פורט) והונגריים (טוקיי). אלה הם יינות בעלי שמות גיאוגרפיים מסורתיים החופפים את החלק הארי בייצוא, חוץ מ"אדום עתיק" ו"כרמל הוק", כל השמות האחרים הם גיאוגרפיים.

הייצוא העיקרי שלנו הוא כיום בעיקר לאנגליה וארצות הברית, אנגליה איננה מייצרת יין, כך שלגבי דידה אין הצטרפותנו לאסנה משנה דבר. ארצות הברית, אף כי היא מייצרת יין, לא הצטרפה לאסנה, והיא גם איננה חושבת להמשיך את השימוש בשמות גיאוגרפיים מסורתיים, היא גם מבזאה יין מחו"ל.

**באיזו מידה הפסקת השימוש בשמות**

גיאוגרפיים ורזום תפגע בייצוא היינות הישראליים? אנחנו מייצאים יין ליותר מ-20 ארצות, אולם להובן בכמויות קטנות, מסעקים דתיים וסנטימנטליים לגבי ייצוא זה, הפסקת השימוש בשמות גיאוגרפיים זרים לא תגרום להפסד ישיר. אין ספק שהפסקת השימוש בשמות גיאוגרפיים זרים תפגע בייצוא לארצות הברית, שבה רגילים לשמות אלה ושימשיכו להביא לשם יינות אלה מארצות המקור, וכן תפגע באינטרסים שלנו באנגליה, שבמשך 60 השנים האחרונות רכשנו בה שוק מטיימם שהשמות האלה נפוצים בו.

**היינו יכולים ליותר על השימוש בשם**

קונטיינר מכלי שזה יגרום לנו נזק ניכר, כי בדרך כלל לא היינו מייצאים את המשקה הזה בשם זה, אלא החלנו עוד לפני שנים להשתמש בשם ברנדי.

**כנוגע לשמפניה, עשינו במשך 5-4 השנים**

האחרונות מאמצים גדולים להעלות את איכותה. לפני שנתיים הצלחנו להתקשר עם עולה חדש מצ'כיה, כומחה לחעשיית שמפניה, אשר מייצר בשבילנו את השמפניה, שטיבה הולך ומשתפר. היא עוד לא הגיעה לרמה של השמפניה הצרפתית, אבל היא נמצאת בסימן עליה, ויש כל הסיכויים שנעתידי הקרוב ביותר נוכל לייצר שמפניה בעלת איכות גבוהה. יש גם להביא בחשבון שאנו היצרנים היחידים של שמפניה בשרה. הויתור על השם לא יגרום לנו כרגע נזק ישיר, מפני שמטילא טשקה זה אינו מהווה כיום גורם רציני בייצוא, אולם הוא עלול לקפח את עתיד ייצואו, שבתנאים רגילים יש לו סיכויים טובים ביותר.

**לגבי שמות של יינות אחרים, יהיה לנו**

צורך בחקופה רצי ארוכה בכדי להרגיל את ציבור הקונים שלנו לשמות חדשים, אם נרצה כיום להפסיק בבת אחת את השימוש בשמות אליקנט ומלגה, תהיה ירידה ניכרת בייצוא הקיים ונזיקתל בקסיים עצומים בפיתוח שאנו עדים לו כיום.

**בסיכום: נראה לי שמדינת-ישראל, אשר**

הצטרפה לאמנת מדריד, לא תוכל להימנע מלהפסיק את השימוש בשמות אלה, אם יש צורך למצוא כוצא של תשרה, אנו יכולים לוותר מיד על השימוש בכלה קונטיינר, לגבי יינות אחרים, במדינת ישראל גופא אני מציע לתת ליצרנים ארבה של 10-8 חדשים כדי לחסל את המלאי ולעבור לשמות מקוריים, לגבי הייצוא, אני מציע ארבה של שנתיים לחוות, על מנת להרגיל את השוק בחו"ל לשמות חדשים.

**ג. שומו:**

באוסטרליה מגדלים ענבים לייצוא יין פורט ומשתמשים בכל זאת בשם המזכיר את השם המקורי, מכלי להשאיר ספק שהכרזת איננה ליין המקורי, אלא לאותו סוג. אולי גם אנו יכולים לנהוג כך?

**האם האיסור להשתמש בשמות גיאוגרפיים**

זרים חל גם על מוצרים מאותו זין?

**מדוע אין מספחים שמות מקוריים ליינות**

המיוצרים בשביל השוק המקומי?

**ש. בז'רנו:**

הביצוא מדברינו של מר אוסטשינטקי, כי הייצוא לאנגליה הוא בעיקר בחביות. האם גם יש חשיבות לשמות מסורתיים?

**האם קיים בשוק האמריקאי שם אחר, מלבד**

שמפן, ליין הוסס?

**מהו חלק הייצוא המסומן בשמות זרים?**

ט. אולמרט:

האם הסיכויים לייצוא יינות בשנתיים תקצובות, ומה הם המסירים שלנו בהשוואה

למחירי של ארצות אחרות?

ג. שומן:

האם בכלל יש סיכוי לספח ייצוא יינות בעלי שמות ישראליים? מאחר שאיכות היינות שלנו איננה גבוהה, האם לא היה נכון יותר, מבחינה כלכלית, להתרכז בייצוא יינות מסוג זול ולהכנס לשווקים שבהם אין מקפידים על השמות?

מר אנטשטינסקי:

לשאלת חבר הכנסת שוקן, לפי אמנת מדריד, אמור בכלל להזכיר את שם המוצא של היין, ואותן הארצות העושות זאת אינן חתומות על אמנה זו.

גם השימוש באותו זן אינו מצדיק את ציון שם המקור הגיאוגרפי שכמו נלקח הזן, כי חכונות הזן צמודות לקרקע ולאקלים, צריך להשלים מראש עם המחשבה שהשימוש בזן לא יתן את ההצדקה להטשין להשתמש בשם הגיאוגרפי.

אינני מסכים לדעת חבר הכנסת שוקן, כי איכות היינות שלנו ירודה, נכון שהיין העממי המיועד לשוק המקומי אינו יכול להתחרות ביינות אחרים, אולם היין המיועד לייצוא הוא בעל איכות טובה, הוא נמכר בטעמים סנטימנטליים בלבד/לא בגלל איכותו הירודה - יהודי אמריקה המהווים שוק פוטנציאלי עצום כשכיל היינות שלנו אינם בקיאים בטיב היין - אלא בגלל מחירו הגבוה. האמריקאים מוכרים לצרכן בקבוק יין ב-75 סנט עד דולר ו-7 סנט; הצרפתים מוכרים את היין הטוב במחיר 97 סנט הבקבוק לצרכן. האיטלקים, הפורטוגזים והספרדים מוכרים את היין ב-75 סנט הבקבוק, וזה גובע מכך שחלק מהמטבע הזר שמקבל הייצואן/המייצא, שחמורתו הוא יכול לקבל סכומים עצומים במטבע מקומי ע"כ שהוא מביא בו סחורות ומזכיר אותן במחירים גבוהים, דבר שמשנה אצלם את הקלקולציה, אגבנו מוכרים את היין בארצות הברית בדולר ו-49 סנט הבקבוק, וגם במחיר זה איננו יכולים לכסות את המחיר שאנו משלמים בעד הענבים. ייצוא היינות גורם לנו הפסד, אולם טאחר שהוא מהווה רק 6% מהייצוא, אין לעזובה זו השפעה ניכרת על החוצאה המטבעית של המבירות, במה דברים אמורים? כל זמן שהפרמיה לייצוא יין שווה לפרמיה הניתנת לכל ייצוא אחר.

אנו מייצאים את היין לאנגליה בחביות, אולם מוכנינו עם מוכרים אותו בבקבוקים, שעליהם יש תווית הנושאת את השם "פורט" או "אליקנט".

חיו"ר ב. אבניאל:

האם יש סיכויים להגדיל תוך שנה-שנתיים את ייצוא היינות?

מר אנטשטינסקי:

יש פל הסיכויים לכך, אנחנו מתעתדים להעלות משנה לשנה את הייצוא באחוז ניכר, אנחנו מתכוונים להגדיל את הייצוא ל-100,000 קרטונים בכחיר 2/3 מיליון דולר.

ג. אזביה:

אם יוספם ביצוינו שנאשר את החוק באפריקה - מאי ותחולתו תהיה פעבור שנה - איננו יכולים לפתוב בחוק תחולה יותר סאזחרת משנה - זהו המפסיטום שאפשר לעשות באופן נכבד, אולם זה אומר שעלינו להתחיל מהיום בתכונה לקראת השינוי בזכות.

מר רזניק:

אין זה נכון שאנו משיפים להוסיף שטוח זרים, אנו משתמשים בשטוח כמו מזג, ארום עתיק ופרמלה, אנו הוחרים לקראת עיבור השמות ומשתדלים לקשר אותם עם ההיסטוריה היהודית והחז"ד.