

פרוטוקול מס' 17/ג'

מישיבת ועדת הכלכלה
ירושלים, יום ג', ה' באדר תשי"ח - 25.2.1958, שעה 11.15.

רשמה מ.י.

- מ. אולמרט - היו"ר
- י. אלמוגי
- ב. אזולאי
- מ. אונג
- ש. בז'רנו
- י. ניצני
- ש. פרלשטיין
- ג. שוקן
- ט. טורש

מוזמנים:
 שר התחבורה מ. כרמל
 ד"ר ג. קיטרון - משרד המשפטים
 ד"ר לונטל - משרד המסחר והתעשייה
 מר פלכסר - מזכיר הוועדה

סדר-היום:
 חוק סימני סחורות;
 תשובות שר התחבורה.

היו"ר מ. אולמרט: אנני פותח את הישיבה.

חוק סימני סחורות.

ד"ר ג. קיטרון: היה סיכום בוועדה שגוברים עכשיו את החוק, אלא לסעיף 3 יינתן תוקף רק ב-1.1.1960. לגבי יתר ההוראות - הן תיכנסנה לתוקף מיד.

יש בחוק שני דברים: (א) החובה לסמן סחורות; וזוהי ייכנס לתוקף כאשר תקבלו את החוק; (ב) סעיף 5, המדבר על קוביטק, גם זה יתפרסם עכשיו, אבל יאמר שהסעיף הזה לא ייכנס לתוקף אלא ב-1.1.1960.

היו"ר מ. אולמרט: אם כן גמרנו בזה, הסעיף הזה ייכנס לתוקפו למעשה בעוד שבתיים.

יש עוד כמה הסתייגויות, ונדון בהן בישיבה הבאה.

בעבור עכשיו לשמיעת תשובות לשאלות שהוצגו לשר התחבורה באחת הישיבות הקודמות.

תשובות שר התחבורה

שר התחבורה מ. כרמל:

היות והיו שאלות כה רבות, אשתדל לענות בקיצור במדויק על כל שאלה, ולפי סדר השאלות.

לשאלותיו של חבר הכנסת אלמוגי, קיימת עכשיו אבטלה כלשהי בקרב הימאים, משום שמספר אניות ישנות הוצאו מהשירות, ואין הן יכולות לעמוד בהתחרות בשווקי ההובלה, בעיקר בוכח השפל הקיים עכשיו בספנות. אני מקווה שהאבטלה הזו תחלוף עוד במשך שנה זו, כאשר בתחיל לקבל אניות חדשות שכבר הזמנו.

אשר להכשרת ימאים - לפי התכניות שלנו, עד שנת 1963 גיהיה זקוקים לתוספת של כל 2,500 ימאים, מתוכם כ-500 קצינים, בלי לקחת בחשבון את הנשירה הטבעית, שזוהי תוספת של עוד 15%. כלומר אנחנו צריכים לחשוב על הכשרת כ-3,000 ימאים נוספים, בתוך זה בעלי הדרגות, הקצינים. לפי התכניות שבידנו ולפי הביצוע שלנו, עד סוף 1959 יהיה בידנו כמחצית המספר הזה. זה מתאים למספר האניות שנקבל עד סוף 1963. בקצב המתאים של קבלת האניות - נכשיר את היתר.

חבר הכנסת אלמוגי עורך בעיה על צורות ביטוח מתאימות לגבי פועלי הנמל, וחייפה בעיקר, שיש שם רבים שהם בבחינת ארעיים במשך הרבה זמן. הדבר הזה נמצא בבדיקה.

שאלה אחרת של חבר הכנסת אלמוגי, על הפרעות בין הרכבת ותנועת המכוניות לנמל, דבר הגורם תקלות לעבודה הסדירה של הנמל. הפתרון לבעיה זו הוא הקמת גשר עלי מעל לרכבת, בכניסה לנמל. זו הפעם השלישית שאני מגיש הצעה כזו, ולצערך גם השנה לא קיבלנו את הסכום הדרוש. זהו סכום לא קטן, כ-350 אלף לירות. אני מקווה שבפעם הרביעית שתוגש הצעה כזו, היא תאושר סוף סוף. זוהי בעיה קשה והיא פוגעת בעבודה הסדירה של הנמל.

ש. בוז'רנו: האם הנמל אינו יכול לשאת בעצמו בהוצאות אלו?

שר התחבורה מ. כרמל: הוא יכול, אולם האוצר אינו מסכים. במידה שיש רווחים לנמל, האוצר הוא בעל-בית על הרווחים האלה.

אשר למספנה - זוהי גם כן טענה יותר מאשר שאלה, שעניין המספנה יוצא לפועל באיחור מסויים. אני מצטרף לטענה של חבר הכנסת אלמוגי, ועם זאת אני שמח שאנחנו נמצאים בשלב כזה שאפשר יהיה לגשת בקרוב לביצוע. בישיבת השרים לענייני כלכלה הורכבה מועצת המנהלים, התמנה המנהל, אנחנו עומדים בקשר עם החברות בחוץ-לארץ לגבי גמר התכניות, יש לנו תקציב ראשוני לכך, ואני מקווה שבימים הקרובים נוכל לגשת לביצוע.

אשר לאיחוד נמלי יפו ותל-אביב - דעתי היא שיש לאחדם, שאין הצדקה להפרדה זו, נלקיזם הנהלות בפרדות של שני הנמלים האלה. לצערך אנחנו בתקלים בקשיים מסויים. אנו מנהלים משא ומתן עם הגורמים הנוגעים בדבר. יש התנגדות של חלק מן העובדים, ואין זה דבר קל לכפות זאת עליהם. אנחנו מנהלים משא ומתן עם ההסתדרות על-מנת להתגבר על ההתנגדות הזו. לדעתי איחוד הנמלים יביא ליחד יעילות בשימוש בכוח אדם, בשימוש בציוד ויחסוך כסף למדינה.

ב. אזוביה: מה אומר האיחוד? איחוד הנהלות בלבד?

שר התחבורה מ. כרמל: ההצעה הקיימת היא בשלב ראשון איחוד אדמיניסטרטיבי; בשלב שני - לרכז את כל העבודה בנמל אחד, כמו בן תוך שימוש באותם הכלים והעובדים המרוכזים בנמל תל-אביב.

ההתנגדות היא לאן דווקא מצד פועלי נמל תל-אביב, שהם חוששים שיסגרו את הנמל שלהם, אלא דווקא מצד פועלי נמל יפו. ביפו קיימת בעיה שמנהל עבודה בוותק מסויזם הגיע לעמדה מסויימת; הוותק של עובדי תל-אביב ומנהלי העבודה שם הוא יותר גדול במידה ומאחדים את שני הנמלים, הרי הזכויות של העובדים בנמל תל-אביב עלולות להיות יותר גדולות מזכויותיהם של עובדי נמל יפו. אינני רוצה לומר שזוהי הסיבה היחידה, אבל זו אחת הסיבות מדוע פועלי נמל יפו חושבים שעם האיחוד יבולע להם.

חבר הכנסת אלמוגי שאל ביחס לנמל והרכבת כיחידות משקיות סגורות. אנחנו הולכים עכשיו בכיוון זה, על-מנת להעמיד את המפעלים האלה בארץ במצב שהם יקיימו את עצמם כיחידה משקית, כפי שכל עסק מסחרי משקי חייב לדאוג לענייניו. ולפיכך, אף על פי שהרכבת בשנה זו תצא לגמרי מן הגרעון האופרטיבי שלה, לא יהיה לה יותר גרעון השנה, בספרים שלה יופיע בשנה הבאה גרעון של כ-3.5 מיליון לירות, משום שאנחנו מתחילים לחייב אותה בגלל הפחת, הריבית והתשלומים לקרן פנסיה ופיצויים וכיו"ב. המגמה היא להעמיד את המפעלים האלה כמפעלים משקיים לכל דבר.

חבר הכנסת אולמרט טען שקיים אי-סדר מסויים בתנועת הרכבות, ויש איחורים. אמנם נכון הדבר שבעת האחרונה היו איחורים למעלה מן המידה, למעלה מן הרצוי, הם נגרמו בעיקר עקב שורה של עבודות טכניות המבוצעות עתה על-ידי הרכבת בתחנות ועל הקווים, והן' עצמן מיועדות בחלקן ליצור מצב שאפשר יהיה לצמצם את האיחורים. אנחנו מקווים שעם גמר האיתות החשמלי החדש באביב הקרוב, האיחורים יצומצמו בהרבה. כמו כן, תוספת כוח מתניע לרכבת, אף היא תשרת את המטרה הזאת.

בשמעה טענה של חבר הכנסת אולמרט בדבר קביעת תחנות עצירה לרכבת, הוא טען שבבנימינה למשל, רכבת מסויימת מסרבת להיעצר, בזמן שהיא בעצרת בשפיים, שהיא מאוכלסת פחות. אשר לשפיים, הרכבת היתה עוצרת שם אך ורק לצרכי הרכבת עצמה, כי היא היתה מורידה שם פועלים שהיו צריכים לעבוד בסביבה, ועם גמר העבודה באותו מקום, בוטלה העצירה בשפיים. אשר לבנימינה - הדבר הזה נבדק. לא מצאנו לאפשרי לעצור שם את הרכבת. ובאופן כללי אני רוצה לומר שאין כל רכבת יכולה לעצור בכל ישוב לאורך הקו מחיפה לתל-אביב, כי היא תצא מחיפה ולא תגיע לתל-אביב; ושנית איש לא יסכים לנסוע ברכבת כזו. המדיניות של קביעת תחנות העצירה נעשית תוך לקחה בחשבון של הצרכים של הישובים, במידה שאפשר לספק אותם, לאורך הקו, ושל תחנות הסווא והמגמה הסופית.

חבר הכנסת אולמרט שאל אם אי אפשר להשיג ראיון עם שר התחבורה. אפשר להשיג ראיון עם שר התחבורה, אם אין באמצע הפרעות של פצצות בכנסת וכל מה שמשתלשל מזה אחר כך, בתי-חולים וטיפולים. סיימתי זאת רק לפני כ-10 ימים, זה כמו בן גרם לשיבושים, שחבר הכנסת אולמרט נפגע מהם. אני מקווה שלהבא זה יהיה בסדר.

לגבי בניבות בנמל חיפה - אני רוצה לומר שהן צומצמו עד המינימום, אולם אינני חושב שאנחנו עכשיו בין הנמלים הרעים בעולם מבחינה זו, להיפך, הגענו לדרגה טובה בענין זה. תמיד יש לחתור למכסימום בענין זה, אף על פי שזה קשה. המצב עכשיו מבחינה זו בנמל חיפה אינו בלתי מביח את הדעת.

חבר הכנסת אלון שאל לגבי התיאום עם חיל האוויר. ובכן התיאום עם חיל-האוויר הוא מלא, וכמו בן הרוב הגדול והמכריע של הטייסים והעובדים הטכניים בחברת "אל על" באים אלינו מחיל האוויר, לאחר שהם גומרים את שירותם בו.

אשר לחברת "ארקיע" - אנחנו עומדים בקרוב לפתוח קווים נוספים. מאחר שחברת "ארקיע" קיבלה, נוסף לארבע הדקות שהיו לה, גם מטוס ביצ'קרפט יותר קטן, שיש בו עשרה מקומות. החברה מנהלת משא ומתן על רכישת מטוס נוסף כזה. אנחנו סבורים שנוכל

לפתוח קו חדש מן הגליס העליון, ממחניים דרך חיפה, תל-אביב, באמצעות שווייץ, עד אפלט, זו תהיה הקלה גדולה. אבי מקווה שזה ייעשה בקרוב יותר, באביב הקרוב.

אשר לסיוע או לסכנות של סילונים בעתיד בשירות האזרחי, ובאיון מידה חזרה ישפיע על מצבה של "אל על" - עוד מוקדם להשיב תשובה מפורטת על שאלה זו. אני רק יכול לומר שכל מי שקונה כלי חדש - ועכשיו יש מידות הכלי החדש ביותר בשירות האזרחי - מעמיד את עצמו במצב, שמאגור זמן קצר יהיה זה כלי מיושן. מצד שני אינו יודע אם זה מן הנכסם להכנות עד שקונה כלי יותר חדש, כי אין לדבר זה סוף. בעת יש בידוע, בדיטונות, הכלי החדש ביותר בשירות האזרחי. לפי הידיעות שבדיון, הסילונים ייכנסו לשירות האזרחי ב-1961 בערך, ולפני שנת 1962 או 1963 הם לא יהיו סכנה גדולה של התחרות והם לא יכזבו את בדיטונות. מה יהיה אחרי זה - קשה לומר עכשיו, באיון מידה הסילונים ישתלבו על השירות במידה כזו שיעשו את ה"בדיטונות" לגלתי מוכשרות להתחרות אתם בשוקי התעופה הבינלאומיים, כדוגמת ה"קונסטליישן" עכשיו, בהשוואה לאוניברסיטת החישים, במשך השנים האלו עד 1962, 1963, אנוחזי יכולים לבסס את החברה במידה כזו שהיא תוכל להתאים את עצמה וייתרה בה הכנס המכאיים להתאים את עצמה לתנאים היחסיים שייקראו.

במידה ואנוחזי עושים מידות והתאמת בשדה של עתיד, כפי לוקחים במשך המספרן שזה התעופה מסלולים שיהיו בתנאים לסילונים יידוד מספר שנים.

אנוחזי אנוחזי שאל לגבי משרד הרישוי בפאריס. ענין זה יוצא לראשיתו משרד הרישוי בגאר-שבע, ואנוחזי פותרים את בעיה זו על ידי תחילת של בוחנים מירושלים בימים קבועים הם למשל בגאר-שבע. בעתיד, אולי בקרוב, אבל לא בשנת הקרובת, ישוב על הקמת משרד הרישוי מקומי.

אנוחזי אנוחזי של שדה התעופה בלוד, אמנם נעשה שנים רבות, אבל עתה שנת העשור, זה גם בחוץ לגופו של ענין, ובעתיד זה יהיה גם כן. מרחיבים את הדלפק של "אל על" במהלך השנים, ובעתיד זה יהיה גם כן. וכמו כן מתאימים של 60 מט"ר, מתאימים למטוסים הנוסעים המרכזי בתוספת את המרפסת למטוסים הנוסעים, ובעתיד זה יהיה גם כן מתאימים אינדורד ובעתיד זה יהיה גם כן מתאימים 88 אלף לירות בשביל לשפדור, כל הנושאים הנ"ל הם הנ"ל.

אשר למכונות הכבדות והבנישים - זוהי בעיה של מידה חזרה על-טובת שתבדוק את המשקל המורשה לרכב משא. על ידי לקיחת סוגי דברים: גם את הצד של תעריפי התובלה ומידה חזרה על-טובת למכונות יותר גדולות, ומצד שני באיון מידה חזרה על-טובת את הנושאים הנ"ל. הנושאים הנ"ל את מסקנותיה והיא קבועה, כלפי הנושאים הנ"ל, המסען המורשה למדן בודד הוא 12 טון, ולמדינה - לא יעלה על 17.5 טון. כלומר שזה מעמיס על הכביש. ייתכן הוצה לומר שזהו בדיוק המשקל שיפגע פגיעה מינימלית בעתיד, זה סוגע בכביש יותר מאשר מכונות קטנות, אבל צמצום יותר בזמן של המשקל הנ"ל מייקר את התובלה, וזוהי פשרה בין הצורך של מעבר לתובלה במלואם יותר גדולים לבין יכולתו של הכביש.

אשר למדיניות המסית לגבי בגזין וסולר - בודקים עכשיו הצעה של הגדלת דמי הרישוי. עכשיו יש גם כן דמי רשיון יותר גבוהים למנוע דיזל מאשר למנוע בגזין, ואנוחזי חושבים להגדיל את זה יותר על-טובת שאוצר המדינה לא ייפגע.

אשר לשלוחות למפעלים - אנוחזי חותרים להגדלתן, בשלוש השנים האחרונות נסללו 82 ק"מ שלוחות. אין זה מעט, בהתחשב בזה שכל שלוחה היא בטורן של 1.5, 2 או 2.5 ק"מ. זה גם לשוגת המפעל וגם לטובת הרבנות.

האם יש תיאום עם גורמים ציבוריים בענין זה? קיים תיאום, גם עם אזוריים מסויימים המעוניינים בזה, כמו אזורי פרי-הדר, וגם עם בעלי המפעלים עצמם. ברוב הגדול של המקרים השלוחה היא בבחינת השקעה משותפת בין הרכבת לבין בעל המפעל. לרוב זה 50%-50%, לפעמים זה קצת שונה.

היתה שאלה על גובה תעריפי הפריקה בהשוואה לנמלים אחרים. יש בידינו חומר על גובה התעריפים במרסיל, שהוא נמל דומה לשלנו מבחינת הרכב המטען היבש והיקפו. אם נחשוב את שער הדולר לפי מחירו הרשמי, 1.80 לירה, הרי שתעריפי הפריקה בנמל חיפה יקרים מהמחירים במרסיל ב-25% או 26%. אבל אם לקחת בחשבון גם את התוספת שניתנה ליצואנים, וגם חישובים מסויימים של הקלה לגבי יבואנים - הרי עושי החשבון מצאו שזה מאזן בערך את התשלום בשני הדברים האלה.

חבר הכנסת לורנץ שאל אם אין אנו מגזימים במיכון, ועל-ידי כך איננו יוצרים מקומות עבודה לעובדים או מוציאים אנשים מהעבודה ואין בשבילם מקומות קליטה. זוהי בעיה רחבה, זה ענין לסימפוזיון. אינני חושב שבתנאים שלנו, של ארץ מתפתחת, שצמצום במיכון יכול להרבות עבודה, להרבות פיתוח ולהרבות פרנסה.

אשר לתחבורה לישובים מרוחקים וכבישים, היתה שאלה מה אנו עושים בשטח הכבישים בשנה זו. בשנת התקציב הקרובה יושקעו כ-5 מיליון לירות בכבישים חדשים והחזקה, סלילת כבישים לישובים חקלאיים וכו'. אגע רק בדברים העיקריים. בתוך זה כלול חלק מהכביש באר-שבע - אילת, 700 אלף לירות, חלק מזה כבר הושקע וחלק עוד טעון השלמה; מגדל-אשקלון - קרית-גת; אזור - ראשון-לציון; גמר כביש נתניה - חדרה, זהו כביש אלטרנטיבי לכביש הקיים; ראש-פינה - מטולה. אחר כך יש שורה של כבישים לישובים חקלאיים: גונן-דרדרה; תמיר - שמיר; כפר-בלום - זארת-מרדכי; שיפורים בכביש בגבול הצפון; וכביש אזורי בקרית-גת. אין זה מטצה את כל הרשימה אלא את עיקרי הדברים. חוץ מזה יש כמובן הדברים השוטפים של החזקת הכבישים.

אשר לטענה של חבר הכנסת לורנץ על חילול שבת בכל ענפי התחבורה - אקשור את התשובה לשאלה זו עם הטענה של חבר הכנסת שוקן מדוע הדתיים באים השכם והערב בתביעות ובטענות חדשות. אנחנו נוקטים בשיטה של סטטוס קוו, להמשיך את הקיים. זה גם נוסח בקווי היסוד של הממשלה וזה גם מתחייב מהשותפות והחברות של גורמים חילוניים עם גורמים דתיים, שהם מרכיבים את הממשלה. לצערי מעת לעת יש תביעות נוספות, שלדעת איגן מוצדקות, ואנחנו לא יכולים להיענות להן. התביעות הן גם מצד החילוניים, שתובעים הפעלת אוטובוסים, הפעלת הרכבת בשבתות, ואי אפשר להיענות להם, בהתאם לקווי היסוד ולהרכב הממשלה הזו; כן אין לקבל את ההצעות השונות של הגבלות נוספות על התחבורה בשבת.

חבר הכנסת שוקן שאל על מצבה המשקי של הרכבת. על חלק מהשאלה כבר עניתי, אתה ביקשת לקבל מספרים לא רק על הגרעון האופרטיבי, אלא גם על הגרעון הכולל שלוקח בחשבון את כל מה שצריך לקחת בחשבון במפעל משקי. אשר לגרעון האופרטיבי - הרי ב-1955/56 הוא היה 1,932,000 לירות, קרוב ל-2 מיליון לירות; ב-1956/57 הוא היה קרוב ל-1.5 מיליון לירות, וב-1957/58 - יהיה כנראה עודף אופרטיבי של 160 אלף לירות.

אשר לגרעון הכולל - לפי החישובים שעשינו לגבי הפחת והריבית והתשלומים הנחוצים לקרן פנסיה ופיצויים - בשנה הבאה יהיה לנו גרעון של 3,670,000 לירות. בשנת 1956/57 הגרעון היה 4,468,000 לירות. זוהי בערך התמונה.

אשר ל"אל על" והרבנות הראשית - הרבנות הראשית באה בתביעות ל"אל-על", ואילו החברה היתה מקבלת אותן, זה יכול היה לחסל את החברה מבחינת אפשרות של קיום מסחרי ומשקי כלשהו. גם עכשיו "אל על" מוכה מבחינה משקית ויש עליה הגבלות, אבל מיום ליום באות תביעות נוספות, שאין לקבלן בשום אופן. זה כולל גם פקידיים נוספים שאינם נחוצים לאף אחד.

חבר הכנסת אונא שאל באיזו מידה השינויים בהובלה ובהסעה מוזילים את המחירים. אם הכוונה היא למעבר לרכב יותר כבד, זה בלי ספק מוזיל.

מ. אונא: האם יש תמונה באיזו מידה זה יכול להוזיל?

שר התחבורה מ. כרמל: אמציא לך חומר בעניין זה.

אשר למחירים הריאליים בהובלת משאות ברכבת, מדוע ההובלה ברכבת יותר זולה. היתה בחודשים האחרונים העלאת מחירים ברכבת, ואף על פי כן יש עדיין הפוך מסויימים. אנשים אינם נוטים אולי מתוך הרגלים בשנים קודמות לא לעבור להובלה ברכבת, גם אם המחיר הוא זול יותר וגם אם ההובלה היא משולבת, כלומר שהרכבת עצמה מובילה לא רק למקום שהפס ניגש עד בית-החרושת, אלא מדלת לדלת, והיא עצמה מקבלת את הקבלות על חלק זה של הדרך, שאין שם מסילה והובלה.

ש. בוז'רנו: אבל אי אפשר לסמוך עליה בקשר לזמן.

שר התחבורה מ. כרמל: אני חושב שהרכבת היא יותר מסורבלת בעניין זה מאשר המכוניות. גם פה, מבחינת גרימת הנזקים לסחורות, הגענו למינימום. מבחינת הגניבות הגענו למצב משיע רצון. מבחינת הזמן יש עוד הבדל, ואנחנו משתדלים לשפר את זה. על כל פנים, המצב הזה מאזן במידה כלשהי את הובלת המשאות בין הרכבת לבין המכוניות. מבחינה זו יכולנו להעלות את המחירים, וועדת השרים לענייני כלכלה, מתוך חישובים כלליים של דאגה, שלא לגרום להתייקרות המצרכים, מעכבת עליית מחירים נוספת. הצעת לפני מספר חודשים העלאת מחירים ברכבת, ועדת השרים לא קיבלה זאת, לא מתוך דאגה שהרכבת תהיה מחוסרת עבודה, אלא מתוך דאגה שזה ייקר את המצרכים.

אשר למסילת הברזל בעמק יזרעאל - בשלב זה צריך להשקיע בזה כסף רב, ולא כדאי להפעיל את הרכבת. מסילת הרכבת בעמק היא צרה. אין לנו ציוד בשביל מסילה צרה. למעשה בשביל להפעיל אותה, יש לסלול מסילה חדשה באותה הרוחב המקובל בארץ כולה. אולם בעמק יזרעאל עד היום הזה אין שורה של מפעלים, והתחזית של ההובלה בו, רק בשביל הנוסעים, היא כזו שלא תצדיק בשנים הקרובות ביותר את שיקומו של הקו הזה, אף על פי שבתכניות הגדולות והרחוקות יותר של משרד התחבורה קיימת גם תכנית כזו. אבל בינתיים צריך שאיזה פיתוח תעשייתי או חקלאי יקדים את סלילת המסילה הזו ויעשה אותה לכדאית.

חבר הכנסת אונא שאל אם ההשקעה העצומה בספנות היא מוצדקת. אני חושב שהיא מוצדקת. היא מוצדקת קודם כל בהתאם לצרכי התובלה שלנו, בלי החלומות על מדינה ימית. אנחנו מובילים היום כ-30% מן הנתון לנו ביבוא ויצוא. המקובל בהתאם לצרכים המקומיים הוא 50%, ועם ההגדלה של הצי אנו מקווים להגיע ל-50%. יש מדינות שהצי המסחרי שלהן משרת מדינות אחרות. אנחנו צריכים לשקול אם גם אנחנו לא יכולים לנהוג כך, ועוד יבוא הזמן לזה. אין שום ספק שיש כדאיות משקית גדולה בהרחבת הצי לפי התכניות הקיימות וההזמנות שנעשו. אני גם מוצא לנכון להגיד שזוהי אחת הדרכים הטובות והבטוחות ביותר לניצול השילומים.

ש. פרלשטיין: מה בדבר כמה אניות שעומדות משוים שאין להן עבודה?

שר התחבורה מ. כרמל: כבר עניתי על כך: האניות האלו הגיעו למצב שהן מיושנות מאד ואינן יכולות להתחרות יותר בשוקיים ביבלאומיים. אנחנו נמצאים במצב שמצד אחד האניות האלו עומדות, ומצד שני החברות שלנו מעסיקות אניות זרות בצ'רטר. האניות הישנות האלו תוחלפנה בחודשים הקרובים על-ידי אניות חדשות שבקבל.

ש. פרלשטיין: מה עם המיכלית שבים סוף, מתי היא בקבחה?

שר התחבורה ס. כרמל : הוזמנה מיכלית אחת בגרמניה ואיננו יודע מתי היא תגיע. יש בירורים לגבי מיכליות נוספות, גם ביפן וגם בצרפת. מיכלית אחת הוזמנה כבר. ואולי בהזדמנות זו, כאשר אנחנו מדברים על הספנות, כדאי לספר שבסוף שבוע זה או בראשית השבוע הבא תגיע לאילת אנייה בת 800 טון עם דגל הולנדי. לאחר שנעשה הסכם בין בעל אניות בהולנד, סנטור ויליאמס, עם ממשלת ישראל, על הובלה מאילת לחופים המזרחיים של אפריקה. זוהי אנייה לא גדולה, אבל היא תעבוד בקביעות בקו הזה, ואנחנו חושבים שיש לזה ערך פוליטי, להרבות אניות בדגל זר בקו זה. ההסכם הוא על בסיס מסחרי.

אנחנו קשורים עם מספר אניות זרות בכל מיני דרכים כדי להוביל מה שאנחנו צריכים להוביל. האניות שהוצאו אינן מתאימות, וזה גרם לאבטלה כלשהי בקרב הימאים. אנחנו נתגבר עליה חיש מהר, כי תוך מספר חודשים יהיה לנו מסודר בימאים, ואנחנו עמלים עכשיו להכין אותן.

היו"ר ס. אולמרט : אבל החזקת האניות הזרות היא יותר יקרה.

שר התחבורה ס. כרמל : יש כמה וכמה סעיפי הוצאה שהם גדולים ב-15% לעומת הולנד ובריטניה. יש כמה סעיפי הוצאה שהם נמוכים ב-15%. כפי שטוענת חברת צי"ם, ההוצאות שלהם בארץ להחזיקת והפעלת אניותיהן, שזה כולל שכר עבודה ותנאים סוציאליים, דלק שהם קונים בארץ, אספקה - זה עולה ב-15% על המקובל באנגליה.

הבעיה היא בעיה. אנו מחפשים דרכים לפתרון זה, זה קשור עם כמה גורמים נוספים. הם דורשים פרמיה בטענה שהתשלום בעד הדולר שהם מקבלים אינו תשלום ריאלי. בעד מה שהם קונים בארץ הם משלמים מחירים ריאליים. אם איזו חברה צרפתית מתקנת אנייה שלה ב"היטה", אז "היטה" מקבלת בעד כל דולר את הפרמיה. אם צי"ם מתקנת את האנייה ב"היטה", אז האוצר משלם בעד הדולר הזה 1.80 לירה.

חבר הכנסת ניצני שאל על תחנות אוטובוסים בתל-אביב וירושלים. זה נמצא בטיפול. בירושלים יש הצעה להעביר את תחנת האוטובוסים בערך מול בניני האומה. מטפלים בזה. בתל-אביב עוד אין הצעה הפותרת את הבעיה באופן יסודי, אבל עושים עכשיו מאמצים לפזר את התחנה במקומות נוספים באותה סביבה.

אשר לגורלן של שדה-דב בתל-אביב, אנחנו עומדים עכשיו בקשר עם הצבא. כנראה שהצבא ישתמש בשדה הזה בקרב, יותר מאשר עשה זאת עד עכשיו. עם זאת אנחנו נשמור לעצמנו את האפשרות להשתמש בשדה זה לא רק לצרכי אימונים של קלוב התעופה, אלא גם לקווים פנימיים בתוך הארץ. מטפלים בשדה, הוא אינו עזוב.

בשאלתי על "אוטור", המבקשת רשיון לטוס לאילת. כשניתן לה הרשיון, נאמר לה שהיא לא תטוס בקווים שבהם טסים מטוסי "ארקיע".

אשר לאולם הנוסעים בנמל חיפה, זה כמו הגשר העלי. לצערנו אין לנו התקציב לבנות השנה את אולם הנוסעים, אבל מכניסים בו שורה של תיקונים, גם כן לקראת שנת העשור, זה ישנה את צורת האולם ויביא נוחיות יתר לנוסעים.

אשר לספינות הדיג - הושלמו הסידורים, וספינות הדיג יעברו מנמל חיפה ששם הן מפריעות ושם מפריעים להן, לנמל הקישון.

חבר הכנסת פרלשטיין, הסיבות להקפאת נמלי יפו ותל-אביב - עד עכשיו היו תנאים או בייקטיביים שהקפאו את נמלי יפו ותל-אביב. לצערי הם נמצאים במצב של שקיעה מבחינת המטענים בעת האחרונה, למרות כל המאמצים של משרד התחבורה בשכנוע ובהכרזה להחזיק אותם לפחות על הרמה של השנים האחרונות. אני חושב שנעתיך נצטרך לא בלבד למנוע את ההקפאה של הנמלים האלה, אלא להשקיע כספים בעבודות פיתוח, בעיקר בנמל יפו, כדי שנוכל לעמוד בצרכים בעיני הנמלים.

במל חיפה הגיע למלוא תפוקתו האפשרית. במלי יפן-ת"א אינם יכולים לעלות בהרבה, לפי תנאיהם, בלי השקעות נוספות. ישבנו ועשינו חשבון עם המשרדים הנוגעים בדבר, שבמשך חמש השנים הקרובות, עם הגדלת יצוא פרי-ההדר ומוצרי תעשייה ומחצבים, ועם הגדלת היבוא בהתחשב עם גידול האוכלוסייה מהעלייה ומהריבוי הטבעי - יש לחשוב שתהיה לנו תוספת של 800 אלף טון במטענים. זה דבר די ריאלי. אין לנו איפה להעביר אותם. במידה שאנחנו מדברים על במלים עמוק-מים, זו תכנית ארוכה ל-10-8 שנים. לפיכך אנחנו צריכים לעשות שני דברים: א) להגדיל את כוח הקיבולת של במל חיפה, ואת זאת אנחנו ניגשים לעשות ע"י הארכת הרציף; ב) את היתר אנחנו צריכים להעביר ביפן במשך עשר השנים הקרובות.

לנמל חיפה יש לנו תקציב ראשוני להתחלת העבודה. אשר לנמל יפן, זה בטיפול, אבל לפי התכניות של משרד התחבורה, זהו דבר מחוייב המציאות. ביקשתי ממנהל הנמל להכין לי תכניות בשביל להכפיל ולשלש בשנים הקרובות את הקיבולת של נמל יפן.

באותה מגמה אנחנו באים כדברים עם המשווקים, שיעבירו חלק גדול מתוצרתם דרך נמל יפן. אני סבור - ואם דעתי זו תתקבל ע"י הממשלה - שנמל יפן יהיה בתקופה הקרובה במצב של עליה מבחינת יכולתו. מה יהיה בעוד עשר שנים, אחרי שיהיה נמל עמוק-מים באשדוד-ים - זוהי כבר בעיה אחרת. באיזו מידה זה יפגע בנמל יפן - גם זו בעיה אחרת. אולם אין זה יכול למנוע תביעת סידורים הכרחיים כדי להפעיל את נמל יפן בהתאם לצרכים של אזור הדרום, ת"א-יפן וירושלים.

ת"א. כבר עניתי על שאלה זו.

אשר לענין התאונות - עושים כל מה שאפשר בדרכי הסברה, בדרכי חוק. אני מקווה שבקרוב יובא לכנסת החוק לתיקון פקודת התעבורה. זה גם כן יצמצם אולי במידה מסויימת את מספר התאונות. אנחנו פועלים בכל הכיוונים האפשריים בענין זה.

אשר לקביעת מספרים באוטובוסים, גם מלפנים וגם מאחורנית - ניתנו כבר הוראות בענין זה. המצאנו שורה ארוכה של הוראות לקואופרטיבים לתחבורה, בדבר שיפורים בשירות, בעניינים קטנים וגדולים. אנחנו עומדים אתם ברויכוח, כרגיל, והם טוענים שכדי לבצע את כל הדרישות הם זקוקים לסכום של למעלה מחצי מיליון לירות, הם מבקשים אשראי מהממשלה. הממשלה לא תוכל לתת להם אשראי זה. אנחנו חושבים שיש בכוחם לעשות זאת, על כל פנים יש בכוחם להגדיל את המשכורות, וברור שחלק מזה הם יכולים לעשות. אני סבור שהקואופרטיבים אינם פועלים בתנאים כספיים יותר גרועים מאשר הרבה מפעלים משקיים בארץ. יש להם יתרון מסויימים, שההכנסה היא שוטפת, יום-יומית, גם אם אין היא מכסה את הכל, אבל מבחינת המימון זה עולה על מפעלים משקיים רבים שנמצאים בתנאים קשים. הם הודיעו שחלק מההוראות הם יבצעו וחלק - לא יוכלו לבצע אלא אם יקבלו אשראי. על כל פנים, אני מקווה שאת סימון המספרים על האוטובוסים הם יעשו.

חבר הכנסת אבנאל שאל על חוק זכיון של התחבורה הציבורית. אני רוצה לומר קודם כל שלא קיים כל חוק המעניק זכיון בלעדי לשירותי האוטובוסים הקיימים. שר התחבורה, בתוקף סמכותו על פי פקודת התחבורה הקיימת, התקין תקנות תעבורה שאוסרות הפעלת שירות, הולכת נוסעים באוטובוסים, ללא רישיון מאת המפקח על התעבורה. ולמעשה הקשיים שקיימים עם הקואופרטיבים אינם נובעים מחוסר תקנות מתאימות או סמכות חוקית מספקת של שר התחבורה, אלא קיימים קשיים ידועים בענין מחירים, לפעמים בענין קווים ולפעמים בענין שיפורים, בין הממשלה ובין חברות אוטובוסים. הקשיים אינם געושים בכך שאין לשר התחבורה אמצעי חוקי בשביל לחייב אותם, אלא בקשיים ציבוריים.

אשר להדפסת הכרטיסים - משרד התחבורה הוציא בזמנו הוראה ובא בדברים עם הקואופרטיבים, שהכרטיסים שהם מוכרים יידפסו אצל המדפיס הממשלתי, ויהיה עליהם פיקוח מלא של

הממשלה. זה נמשך זמן רב, אבל משנת התקציב החדשה יונהג ההסדר הזה בדרך כלל, חוץ מכמה סוגי כרטיסים שנמצאים בסטוק גדול בידי הקואופרטיבים, ואיננו חושבים שצריך להשמיד אותם. אז יהיה פיקוח על הסטוק הזה, ישתמשו בו, ובמידה שהסטוק הישן יתחסל - כל הכרטיסים של חברות האוטובוסים יידפסו בפיקוח מלא של הממשלה. זה יתן לנו פיקוח מלא על הכנסות הקואופרטיבים.

אשר להגדלת מספר העובדים באוטובוסים - ביררתי את הבעיה הזו, והגענו לכלל מסקנה שזה לא יהיה לטובת הציבור אם נעשה זאת עכשיו, מאחר שמספר הכלים העומדים לרשותנו, ביחוד בשנת העשור, לא יספיק בשביל להגדיל בקוויים הקצרים. בקוויים הארוכים - בלאו הכי העניין הזה של עמידה בטל כבר.

אשר למיכרזים - אני עונה בחיוב.

המבדוק הצף נמצא בידי "הימה". זוהי שותפות של סולל-בונה וצי"ם. עכשיו זה חלק מהמספנה של "הימה". במידה שנעשים תיקונים על "הימה" עם הקמת המספנה, המבדוק יעבור לרשותה של המספנה החדשה.

בעיית היחסים בין האוטובוסים ושירותי המוניות היא מסובכת. איננו יודעים אם זה המקום להיכנס לזה. על כל פנים העניינים האלה טרם באו על סידורם, עוד אין התאמה בין שירותי המוניות לבין האוטובוסים. אני רק יכול לומר שלמשד התחבורה יש מדיניות שלא להגדיל את מספר המוניות, כי לדעתי בשנים שעברו ניתנו יותר מדי רשיונות למוניות, דבר שגם פגע במקצוע. אין זה לתועלת הציבור, ובמצב של הערים שלנו - בעיקר תל-אביב, זה גרם לצפיפות גדולה וקשיים בהכוונת התנועה.

רצינו לעשות פעם קוויים נפרדים ברחובות מסויימים. שירותי המוניות אינם רוצים בזה, כי הם רוצים לחטוף את הנוסע משירותי האוטובוסים. הנסיון הוכיח שברחובות הצרים של תל-אביב, כאשר חונה ליד התחנה מונית, זה גורם להפרעות גדולות עד מאד. ברצון היינו קובעים תחנות לאלה ותחנות לאלה. אדם שרוצה לנסוע במונית - יעמוד פה, ואדם שרוצה לנסוע באוטובוס - יעמוד פה. נהגי המוניות אינם רוצים בזה. לכפות עליהם אי אפשר, ולהילחם בהם עם שוטרים - זה גם כן קשה. ובכן איננו יכול לומר שיש לי משה-קסם לפתור את הבעיה האלה בין שני הגורמים, על כל פנים, אי-נתינת מספרים חדשים למוניות היא פתרון חלקי של הבעיה. זה גם לטובת בעלי המוניות, כי הם אינם מעוניינים באינפלציה; וגם לטובת שירותי האוטובוסים, לדעתי זה גם לטובת הנוסע, כי זה עשוי להעתיק יותר מדי מוניות מן השירות, המפריע לשירות הסדיר של האוטובוסים, אל התפקיד העיקרי של המונית, והוא ה"ספיישל".

חבר הכנסת אבניאל שאל מי הם השותפים למספנה. במידה שיש על כך החלטה של הממשלה, הרי עד עכשיו השותפים הם הממשלה ב-50%, סולל-בונה ב-25% וצי"ם ב-25%. אולם כל הבעיות הכרוכות עם גובה ההשקעה וחלוקת סכומי ההשקעה והמימון - הן עוד נתונים למשא ומתן בין הממשלה ובין הגורמים האלה.

נדמה לי שבזה ענייני על כל השאלות ולא

פסחתי על אף שאלה שנשאלה.

לא נשאר לנו אלא להודות לשר התחבורה.

הינ"ר מ. אולמרט:

הישיבה נעולה.

הישיבה נסתיימה בשעה 12.30.