

פ ר ו ט ו ק ו ל מ ס ' 28/ג'

מישיבת ועדת הכלכלה  
ירושלים, יום ג', 22.7.1958, שעה 11.00.

רשמה מ.י.

נ כ ח ו :

- ב. אבניאל - היו"ר
- מ. אולמרט
- י. אלון
- י. אלמוגי
- מ. אונא
- ב. אזניה
- ש. בז'רנו
- י. ניצני
- ש. פרלשטיין
- ג. שוקן
- א. תלמי
- פ. פלכסר - מזכיר

מוזמנים:

- שר התחבורה מ. כרמל
- מר סבידור - מנהל שירותי הרכבות
- מר א. בן-ארצי - מנהל "אל-על"
- מר ד. גלעזר - חברת "אל על"
- מר ל. פדרטי - חברת "אל על"

סדר-היום:

היו"ר ב. אבניאל:

אני פותח את הישיבה.

אני מקדם בבוכה את שר התחבורה ואת מנהל הרכבות ומנהל "אל על" וחבר העוזרים והעובדים שבאו להאיר את עינינו בבעיות המענינות אותנו.

ברשותכם ניגש לנושאי הדיון. יש כמה בעיות שמענינות אותנו, גם בשטח התחבורה היבשתית וגם בשטח התחבורה האווירית. נשמע קודם את מנהל "אל על" על מצב הדנסטי לירות ב"אל על", היחסים עם החברות הזרות וכו'.

מר בן-ארצי:

אני רוצה להודות על ההזמנה ולומר לכם קודם כל שנשמח מאד אילו אפשר יהיה להביא את ועדת הכלכלה של הכנסת לבסיסנו בלוד לחצי יום כדי להראות ביתר פירוט מה אנחנו עושים, לאיכנס בשנת פירוט לתכניות שלנו, כי קשה מאד לתאר את הפעולות שלנו בלי להיכנס לפירוט, כי הדבר הוא די מסובך.

תעשייה זו שאנו מנהלים, יש לה כמה תכונות ספציפיות, שהן מיוחדות לה. בתחילת דברי אנקרוצה לעמוד עליהן.

זוהי תעשייה שהמחזור שלה הוא לא פחות מ-100% מההשקעה; הוא יכול להיות יותר מ-100% מההשקעה. וברור, כמו בכל תעשייה, במידה והמחזור גדל כלפי ההשקעה, היא יותר כלכלית. לא רק מבחינת החברה, כי אם מבחינת המשק, המדינה כולה. אבל בתעופה יכולים לפעמים במקרים רבים לקבל מחזור באופן יחסי הרבה יותר גדול על-ידי אותה השקעה, או מחזור יותר קטן. זה תלוי בזכויות הטיס של החברה, או יותר נכון ביכולת הניצול של הציוד. ברור לכולנו שבכל תעשייה יש אפשרות לנצל יותר את הציוד הקיים, וכל תעשייה מתלבטת בזה. בעצם כשאנחנו מדברים על פיתוח תעשייתי, הרי כל מתכנן של פיתוח תעשייתי שואל את עצמו הדבר הראשון האם אי אפשר להגיע לתוצאות יותר גדולות של מחזור בלי להגדיל את ההשקעה בכלל או להגדיל אותה באופן יחסי מעט.

בתעשייה של התעופה יש לזה ערך מכריע, כי התוצרת הנוספת בתעשייה הזאת נוצרת ממילא, ואם היא לא נמכרת, היא נשרפת. אין זה בית-חרושת שמסוגל ליצור 100 אלף זוגות נעליים בשנה, ויש לו שוק רק ל-50 אלף, אז הוא יוצר 50 או 60 אלף, מה שהוא לא מוכר - הוא שם במחסן, ואז הוא מפסיד את הריבית על ההשקעה שאינה עובדת בצידו. אנחנו, אם אנו יכולים ליצור 100 אלף מקומות נוסעים ומוכרים רק 50 אלף, אנחנו הרי יוצרים את ה-100 אלף, ויתר ה-50 אלף נשרפים. המטוס יוצא חצי מלא או רבע מלא, הוצאות הטסתו הן כאילו היה מלא.

זוהי גם תעשייה בעלת אמורטיזציה גדולה מאד. בעצם אם ננתח את הוצאות החברה, נגיע לזה יותר מאוחר, תראו את החלק הענקי שתופסת האמורטיזציה והביטוח בפעולות החברה. שני הדברים האלה אינם קשורים במהירות שלנו; הם קשורים בייצור, או יותר נכון: הם קשורים בערך ההשקעה.

אני רוצה לדבר על זכויות טיס. יש הבדל עקרוני בין זכויות טיס וזכויות ים. כולכם יודעים שיש מושג של מים טריטוריאליים וחופש הימים. בעצם יש חופש של נמלים. במידה וממשלה אחת אינה עומדת עם השניה במצב מלחמה, אניותיה יכולות להיכנס לכל נמל. יש מדינות שיש ביניהן הסכמים ביחס לחשלום בעד שירותים. דבר זה שונה הוא באוויר. אין אוויר טריטוריאלי, אין האוויר מוגבל בטריטוריות בגובה ידוע מעל האדמה. בעצם כל האוויר כולל את הסטרטוספירה מעל לשטח ידוע, הוא רכוש בלעדי של המדינה שמעליה נמצא האוויר. ולכן באוויר שמעל לשטח של ארץ ידועה יש לראות נכס לאומי בדיוק כמו בנכסים שנמצאים בבטן האדמה של אותה מדינה. והמדינות מנצלות את זה כנכס לאומי בדרכים שונות.

במידה והמדינות נקטו בקווים כאלה יותר מוקדם, הרי הניצולת שלהם של היתרון הלאומי היא יותר גבוהה. ויש ארצות בעלות ניצולת גבוהה מאד של היתרון הזה.

לישראל מבחינה תעשייתית יש מספר יתרונות יחסי כלפי מדינות אחרות. אנחנו יכולים להזכיר אחדים מהם: כמו שמש בענין תפוחי זהב, מינרלים ידועים שנותנים יתרון יחסי, יכולת הסתגלות של כוח העבודה לפיתוח, כוח עבודה חצי מקצועי שמתאמן באופן יחסי מהר ואינו יקר. אחד היתרונות היחסיים הקיימים במדינת ישראל זהו מצבה הגיאוגרפולוגי מבחינת האוויר. לא רק שחייבים לעבוד מעליה, לא חייבים לעבור מעליה, אבל היא תופסת מקום נכבד כמושך נוסעים וכמוציא נוסעים. תתפלא לשמוע שמספר הנוסעים מארצות הברית לישראל הוא יותר גבוה מאשר אל כל ארצות ערב יחד.

עם כניסת המטוסים החדשים לשירות, כל היתרון היחסי שהיה לארצות ערב מבחינת הכרח טכני לנחיתה ולא הכרח מסחרי לנחיתה, הולך ומבטל. אם חברות תעופה עזבו את הארץ משום שאחרת היו צריכות לאבד זכות נחיתה בקהיר, עכשיו הן מגיעות לזה שאין להן צורך בקהיר, הן יכולות לטוס מרומא לבומביי בלי חניה. עד עכשיו לא יכלו לעשות זאת; עם המטוסים החדשים עוברים לזה. והנשק הזה ששמו 'תחרימו את ישראל' כבר איננו נשק. אייר פרנס הוכיחה זאת.

ישראל היא אחת הארצות הקטנות שיש לה אפשרות לקיים כלכלית חברת תעופה אשר בגודלה תהיה כלכלית. כי יש גודל מינימלי של חברת תעופה, ובגודל יותר קטן היא אינה יכולה להיות כלכלית. לישראל יש מעלה שיש לה נתונים כלכליים מבחינת תנועה, שיכולים להצדיק כלכלית, ולא רק בטחונית, קיום חברת תעופה לאומית, ויש לה מספר נוסעים פוטנציאלי שיכול להצדיק את גודלה המינימלי. יש לה המשיכה הלאומית מבחינת חברה יהודית לנוסעים שיוצאים ממרכזי תנועה גדולים. למשל, אחוז היהודים שבתנועה מניו-יורק הוא מעל ל-45%. מעל ל-55% שיוצאים מיוהנסבורג הם יהודים. לגבי יוהנסבורג נעשה חקר על-ידי חברה מכוונת מאד; ואשר לניו-יורק - זוהי הערכה של בנק שנעשתה בקשר עם הלוואות. אם תשוו את זה ל-7% של התנועה מניו-יורק שיש ל-ס.א.ס. או ל-3% השאיפה של אל על, תראו את האפשרויות מבחינת יהודים נוסעים מניו-יורק.

אולם לחברה לאומית אין זה מספיק. אילו היו לנו זכויות להטיס מטוסים מניו-יורק ללונדון או פריז, ולסובב אותם משם חזרה לניו-יורק, זה יכול היה לענות על הרבה צרכים שלנו. ייתכן ולא היינו עונים על כמה מהמשימות הלאומיות של חברה לאומית, כמו קליטת

עליה, כמו גורמים בטחוניים בכמה מקרים; אבל מבחינה כלכלית זה הכלכלי ביותר. אולם אין זה ניתן לעשות מבחינת זכויות טי.ס. אין זכויות טי.ס. כאלה שירשו "טרמפ" כמו באניות. אין לנו זכויות כאלו ואין לנו שום סיכויים לקבלן.

נפח התנועה שלנו על האוקיינוס האטלנטי קשור לנפח התנועה שלנו מלוד או דרך לוד.

דבר חשוב ביותר הוא הציר שבין מסתובב כל קתיד החברה. אינני מדייק כשאני אומר שאסור לטובב ציוד. אבל זהו משפך שהקצה הרחב שלו חייב להיות במדינה שלך. אתה יכול לבוא מניו-יורק ללונדון, ולהביא ציוד קטן ולהעביר את הנוסעים לציוד יותר גדול, אם אתה מביא את הנוסעים מארצך. אבל לא להיפך. אתה מוגבל בנפח התנועה שלך הבייתה בנפח התנועה על הקו הארוך. כאשר הבית שלך איננו רחוק, כמו בלגיה, אז יש לך קטע לא רנטבילי. יש חברה אחרת, ס.א.ס., אשר עשתה מפעל חלוצי ממדרגה ראשונה. היא לקחה והעבירה את כל התנועה שלה דרך הבסיס שלה, על-ידי פיתוח הקו הפולרי. זו עבודה חלוצית, אף אחד לא האמין שהם לא ישברו את הראש. הם פיתחו את הקו ועדו אותו אטרקטיבי לכמה חברות. בלי האטלנטי אי אפשר לקיים חברת תעופה בינלאומית, אלא אם אתה יושב על צירים אירופיים ממש, כמו ב.א.א. הם עשו פעולה חלוצית, פעולה פיתוח ברורה. שלוש ממשלות יחד השקיעו כסף רב וגרמו לכך שהקו שלהם עבר דרך בסיס הבית וגדל בנפחו.

מדוע אני מדבר על כך? אני רוצה להסביר שהעורך של התנועה של אל על ללוד ומלוד איננו ערך הכרטיסים שמוכרים בתל אביב, זו מלחמה לחיות או לא לחיות מבחינת חברה. כי מספר הנוסעים שאנחנו יכולים להכניס ללוד כחברה לאומית קובע לנו את גודל החברה לאטלנטי, שזה 75% מהכנסות החברה, זה עיקר הכנסות החברה. מפני שהמרחק בין השער האירופי לאטלנטי ובין לוד כמעט שווה למרחק שבין השער האירופי לניו-יורק. אין זה מקרה שאתה יכול להרשות ללכת על הקטע הזה בעומס יותר קטן, אתה מוכרח ללכת עם הציוד הגדול מבסיס הבית.

יכולים לעשות זאת בשתי דרכים: האחת - להילחם עד חורמה על אחוז הנוסעים שיוצא ונכנס מלוד ואליה. זה יותר מאשר הגנה על תוצרת הארץ. זו הגנה על תוצרת הארץ שנמכרת בארץ במחיר בינלאומי לא צ.י.ף. כי אם פ.ו.ב. נוסף לזה אנחנו חייבים לגרום לכך שלוד לא תהיה תחנה סופית של אל על מבחינת האטלנטיק. אז אתה מעביר נוסעים בטרנזיט, אז אתה הופך את המשפך למלבן או מתקרב למלבן.

פה באה הבעיה של החרם הערבי שיש לו השפעה גדולה. יש לנו קו טבעי מלוד והלאה, שיש לו משיכה יהודית גדולה. אבל אנחנו נתקלים במיצרי טיראן. כאן מתעוררת הבעיה של מבט מזרחי ופיתוח קווים מזרחי, זה חלק מתכנון החברה, זו השקעה גדולה מאד, ממלכתית. החברה לא תוכל לשאת בזה בעצמה.

מבחינה חברות זרות, אנחנו מחלקים חברות זרים לשני סוגים: חברות שאנחנו חייבים לתת להן אחוז מהתנועה כאן כדי לקבל רשות לנחות בארצותיהן, אחרת לא יתנו לנו לנחות אצלן, ואז אין לנו לאן לטוס. אלהם האמריקאים, הבריטים, האיטלקים, היוונים, התורכים במידה וירצו לטוס, האוסטרים (זוהי הדלת למזרח), הצרפתים. ויש סוג שני שאנחנו קוראים להם הפירוטים, שאחוז התנועה שהם מובילים מארצותיהם הנה הוא אפסי, אחוז התנועה מכאן לארצותיהם הוא אפסי, ובעצם הם שודדים את הנוסעים הפוטנציאליים שלנו מניו-יורק ומביאים אותם לארץ. אלה הם ההולנדים, הבלגים, היו הסקנדינבים, הוצאנו אותם, והשווייצרים במידה ידועה, במידה שהם ייכנסו עם הג'ט הגדול על האטלנטי.

נוסע יהודי זה פוטנציאל. אייר פרנס מופיעה בארצות-הברית, היא אומרת שהיא שותפה עם אל על. גם ק.ל.מ. מנסה לעשות זאת. במידה והחרם הערבי ייגמר, הם ירכבו על זה יותר.

יש עזרה ניכרת מצד הממשלה, אם כי לדעתנו לא מספיקה, מבחינת מתן או מניעת מתן זכויות טי.ס. גם הממשלה כבולה בהסכמי זכויות אוויר שנעשו בימי המנדט. יש לנו הסכם אבסורדי עם הבריטים. יש טיסה יומית של ב.א.א. מהארץ ללונדון. זה נעשה תחת מסווה של שתי חברות. אין זה מונע מבי.א.ו.א.י.סי. לתכנן טיסה הנה. חוזה אווירי מאפשר להם זאת. זה שוד. יש לנו זכויות לשלוש טיסות בשבוע דרך לונדון. עושים

לנו שם צרות רבות. מבחינת האוויר הם עוד מכינים על ישראל כעל מושבה בריטית. ו-ק.ל.מ., אם כי איבדו את אינדונזיה, על כל דבר קטן הם דופקים על השולחן.

הממשלה הוציאה הוראות מאד חמורות ביחס לפקירי הממשלה העוזבים את לור בחברת אל על או לא בחברת אל על. יש הוראות מצד החשב הכללי ביחס לכך. כל טיסה שאיננה בעל אל או כרטיס שלא נקנה באל על על-ידי פקירי הממשלה מחייב במטבע חוץ את תקציב המשרד, והם צריכים להסביר מדוע. אני מצטער לציין שאין הבנה מצד מוסדות, יש פה אינטרסים פעוטים של בורדים, ואין הרגשה של בושא אצל אנשים שעובדים במוסדות ציבוריים.

היום למשל שלושה נוסעים עזבו את הארץ בחברות זרות, למקומות שאליהם היו לנו טיסות באותו יום. כל השלושה נסעו על חשבון משלם המסים והגדילו בכך את המסים.

מבחינת מצב החברה - החברה מוכרת 75% מכרטיסים במטבע חוץ, והערך המוסף בשנת הכספים שנגמרה ב-1 לאפריל 1958 היה 27.20%. ב-1957/58 מכרנו כרטיסים ב-19.75 מיליון לירות, מזה שלושת רבעי במטבע חוץ. חשבון האוצר ביחס לערך הדולר שהכניסה אל על מסתכם לפי חשבונם ב-2,317 פרוטה הדולר; לפי חשבוננו - 2,043 פרוטה. ההבדל בא מפני שאצלנו בהוצאות מטבע חוץ יש תשלום ריבית על הלואות במטבע חוץ, שאנחנו מכירים בזה כהוצאה במטבע חוץ, במידה וההלואות לא נלקחו לשם כיסוי גרעונות או כיסוי הכנסות שלא נלקחו בזמן. כל האמורטיזציה שלנו היא במטבע חוץ.

אם לקחת בחשבון את הפרמיה על תפוזים, זה הדולר הזול ביותר שישנו במדינת ישראל, על כל פנים היה ב-1957/58. והאמת היא שלו היו נותנים לנו פרמיה ליצוא על הדולר הנחסך, לא היה לאל על גרעון בשנה השוטפת ולא יהיה לאל על גרעון בשנה הבאה.

משום מה מד ברים על הפסדים באל על ועל סובסידיות לאל על. אנחנו לא מבקשים סובסידיות, אנחנו מבקשים פרמיה על ערך הדולר, בשיעור המקובל לכל התעשייה. אנחנו בעצם מבקשים פרמיה בשיעור יותר נמוך, כי אנחנו מחשבים את הדולר ב-1.80 לירה פ.ו.ב. ולא צ.י.ף. חלקי החילוף שלנו עולים יותר, יש דמי הובלה, רציף, דמי הובלה בארץ וכו'. פה אנחנו מוכרים ב-1.80 לירה. החברות הזרות מקבלות מהאוצר בעד 1.80 לירה דולר; אנחנו מקבלים בעד דולר 1.80 לירה.

התחזית לשנה השוטפת, 1958/59. התחזית של אל על לשנת 1958/59 מראה על הכנסה של 35.7 מיליון לירות. יש בזה גם השפעה של שנת העשור, אבל לא גדולה. יש פה הגדלה של הכנסה על האטלנטיק. אילו היינו מקבלים על 25% מזה 850 פר', היינו גומרים ברווח של 1.6 מיליון לירות. וכשאני מדבר על רווח והפסד, זה כולל אמורטיזציה מלאה בריבית מלאה.

ההוצאות שלנו תהיינה 37,103 מיליון לירות. זאת אומרת, התחזית כמו שהיא עומדת עכשיו מבחינת חשבון רווח והפסד היא מינוס 1.3 מיליון. את שנת הכספים 1957/58 גמרנו במינוס 3,874 מיליון, אבל קיבלנו פרמיה של 3 מיליון לירות. הטענה שלנו היא: תנו לנו פרמיה שמגיעה לנו, אם יהיה רווח - נדאה רווח; אם יהיה הפסד - תלקח אותנו, אבל אל תשוו אותנו עם תעשיות אחרות ולא תתנו לנו את התנאים של תעשיות אחרות.

מה עם הפרמיה בהשוואה לשירות הימי? אלון:

יש להם סובסידיה מוסדית. הם מקבלים הוצאות הדרכה; אנחנו הוצאנו על הדרכה יותר ממיליון לירות בשנה האחרונה. הם מקבלים, בק לוואו של מלטה. יש פרמיות ידועות, בשעה שאנחנו לא מקבלים אותן.

אינני רוצה להתרחב בעניין זה, אשמח להשיב על שאלות.

אני חייב להזהיר ניסח פסימית אחת, עד מחצית יולי היו לנו 105% מבחינת הכנסות בתחזית. וברור לכם שאחוז אחד על 40 מיליון זה הרבה כסף מבחינת הכנסה. מבחינת הוצאה = ההוצאה הולכת, כי המטוסים חייבים לטוס. אני מצטער לומר שענין עיראק יקלקל לנו במחצית השניה של חודש יולי. חודש יולי צריך היה לתת הכנסה של 3.2 מיליון לירות, לפי התחזית שלנו. אני חושב שחודש יולי ייגמר ב-3 מיליון לירות. יש ירידה במספר הנוסעים, ירידה ניכרת, לא רק של נוסעים לישראל, כי אם בכלל נוסעים מארצות-הברית לאירופה. ענין זה פגע מאד בתירות. עד אמצע חודש יולי הלכנו ב-120 אלף לירות מעל לתחזית; אתמול אחר הצהרים עמדנו ב-20 אלף מתחת לתחזית. במצב כזה אפשר לגמור תוך חודשיים את חשבון רווח והפסד. זה כמו בצורת, לא יכולים לדעת מה יקרה פתאום.

היו"ר ב. אבניאל: אני מעונין לדעת כמה השקיעה המדינה מיום קום המדינה ועד היום בצורה ישירה או בצורת הלוואות בחברת אל על, ואיך זה מוחזר למדינה.

(ב) מי הם השותפים לחברה זו. זוהי הרי חברה סגורה. היא אמנם עומדת תחת ביקורת של מבקר המדינה, אבל זו חברה עצמאית. מה הרכב השותפים וכיצד ומה השקיע כל אחד.

(ג) מה היחסים בין מכון הבדק וחברת אל על ומה מצבו של מכון הבדק כיום. זכור לי שהיו הפסדים עצומים והשקעות גדולות מאד.

(ד) מה יחס ההוצאות האדמיניסטרטיביות של חברה זו בשוואה להוצאות אחרות וכן בהשוואה לחברות אחרות.

אני מעונין לקבל עוד הסבר יותר ברור על מה אתם בונים את התחזית שלכם, שהנה יוצאים למרחב ומתקרבים יותר לרנטביליות. מדבריך יוצא שאל על מתקרבת למשקיות רנטביליות ולרנטביליות משקית. אם זה כך - על סמך מה אתם בונים זאת.

מ. אולמרט: מר בן-ארצי מסר כאן שהיו הכנסות של 19 מיליון לירות, מזה שלושת רבעי במטבע חוץ. השנה הוא מקווה להכנסות של 35 מיליון לירות, ולמרות זאת, אילו היה ענין הפרמיה בסדר - רב הכנסה של מיליון. לא מובן לי, אם ההכנסה קפצה פי שניים, מאוע עלו ההוצאות כמעט באותו היחס?

לא הבינתי את ענין הקשר עם יוהנסבורג, מדוע חייבים להפסיק את הקשר הזה?

מ. בן-ארצי: מצב החברה ב-30.6.58 הוא שאנחנו חייבים לממשלה 14.612.000 לירות, כמעט הכל לפי 1.80 לירה הקולר. סך הכל הלוואות של אל על ב-30.6.57 היה 17,366,000 לירות; עד ה-30.6.58 זה עלה ל-19,194,000 לירות.

יש ירידה ניכרת של הלוואות לזמן קצר והחלפתן בהלוואות לזמן ארוך. גודל ההתחייבויות של החברה הוא בעיקר ממקורות מסוין מהחוץ, איפה שהריבית שלנו היא קטנה. בהלוואות במטבע חוץ אין לנו קשיים לקבלן בריבית שמתנועת בין 5%-6%, עם ערבויות ממסליות וגם בלי ערבויות ממסליות. מצב החברה מבחינת שמה בחוץ-לארץ עלה דווקא ב-18 החודשים האחרונים והוריד את גובה הריבית בצורה חזקה מאד. קודם היה צורך בערבויות; עכשיו מקבלים הלוואות בלי ערבויות.

ההשקעות בחברה נעשו על-ידי ארבעה גורמים: הממשלה, הסוכנות היהודית, צים וחברת העובדים. הממשלה השקיעה יותר מ-70%, בתוך 5 מיליון לירות הון רשום; הסוכנות - כ-15%; צים - 7% וחברת העובדים - 1.3%. בהשקעות של הסוכנות יש חלק גם לקרן הקיימת.

ההנהלה מתחלקת בערך לפי האחוזים האלה של ההשקעה. יש לנו 13 חברי המועצה, שמורכבת כדלהלן: נציגי הממשלה הם;

המנהל הכללי של משרד האוצר, המנהל הכללי של משרד התחבורה, המפקח על מטבע חוץ, המנהל הכללי של החברה, סגן המנהל הכללי של משרד הבטחון ומפקד חיל האוויר. יש שני נציגים של חברת צים, שני נציגים מהסוכנות היהודית ואחד מחברת העובדים.

החברה מתנהלת על-ידי מועצה מצומצמת שנפגשת אחת לשבוע, והיא מורכבת מחששה חברים, שהיושב-ראש שלה הוא המנהל הכללי, ויושבים בה המנהל הכללי של משרד התחבורה, המפקח על מטבע חוץ, נציג אחד של הסוכנות, נציג אחד של חברת צים וראשי האגפים של החברה.

אשר למכון הבדק - הוקמה ועדה על-ידי הממשלה, והיו בה נציגי הממשלה, נציגי אל על ונציגי הבדק, והיא חברה ביחסים שבין הבדק ובין אל על. מצד אחד ברור שיש כלכליות יותר טובה כאשר יש ריכוז של פעולות ידועות במקום אחד. מצד שני יש הגדרה של אחריות מבחינה מאזנית על שני גופים שונים. למשל: יכול לעמוד מטוס שנגרם לו קלקול בגלל חלק שצרכו 10 לירות. זה יכול לגרום לאיחור של שעתיים. לחברת אל על כדאי לפתוח בית מלאכה ולהוציא 2000 לירות כדי להוציא את החלק, אבל מבחינת רבטביליות זה לא יהיה כדאי לבדק, כי הוא יקבל רק 10 לירות.

יש עניין של מחיר שעת עבודה. בשעה שהבדק יוצר בשבילנו שעת עבודה, הוא לוקח את המחיר הישיר של שעת עבודה, מוסיף לזה את הוצאות האוברג' שלן.

יש עניין של משמרות בחברה, משמרות של מכוונאים, שעומדות הכן בקשר עם עבודות הליינן 24 שעות ביממה, זאת אומרת עבודות ישירות על המטוס. צריך למצוא להם עבודה בין כניסה ויציאה של מטוסים. אחרת אתה עושה את ההוצאה, אבל את העבודה אתה מוסר החוצה. אז יש עבודות שעולות לנו במחיר עצמי יותר זול מאשר כשאנחנו מוסרים אותן לבדק.

ובכן הוקמה ועדה והבאנו מומחה בינלאומי, הוא יועץ להרבה חברות, אחת מהן היא ס.א.ס. הוא הגיש מספר דו"חות אשר הגדירו את התפקידים בין בדק ואל על. אני רוצה לציין כאן שאנחנו מבצעים את החלטות הוועדה, אין אנו מבצעים שום עבודות שאפשר להוריד את החלק מהמטוס ולשים חלק אחר מהמחסן ולשלוח את החלק הזה לתיקון. אין אנו מבצעים את העבודות האלה.

הי"ד ב. אבניאל: מה סך הכל ההוצאה לתיקונים בשנה האחרונה?

מר בן-ארצי: כ-400 אלף לירות.

מדיניות החברה היא לא לתקן מרכיבים בחברה, זאת אומרת חלקים שיכולים להחליף אותם בחלקים מהמחסן. איננו עושים אוברול על מנועים. על המטוסים החדשים מתכוונים לעשות זאת. נתנו להם אפשרות של הדרכה, מגע עם הייצורנים, הם מקבלים את הרישוי, ואני חייב לציין שיש לנו יחסים תקינים עם הבדק. אינני חושב שיכולים להעביר עבודות נוספות לבדק בלי להעביר להם אחריות על חשבון אחריות אופרטיבית של החברה. כי כל העברה על הצידוד, זו העברה על חשבון האחריות האופרטיבית. זו אחריות על איחורים, על הכנסות והוצאות.

כיצד מתחלקות הוצאות החברה? בעצם החברה אינה שולטת על החלק הארי של הוצאותיה. כי ההוצאות של 37,103,000 לירות מתחלקות כך: הוצאות משתנות, זאת אומרת הוצאות הקשורות בשעות הטיסה, מהות 15 מיליון בלבד. קומיסיה, הוצאות מכירה, שלא דרך עובדי החברה - 3.25 מיליון לירות. ובכן ברור לכם, במידה שאנחנו מגדילים את ההכנסות, אנחנו מגדילים את ההוצאות המשתנות. ההוצאות המשתנות מורכבות מהוצאות לשעת טיסה. אם אנחנו טסים יותר, ההוצאות האלו גדלות. ההוצאות לפי שעות טיסה הן 14.25 מיליון לירות. דמי חכירת ציוד - שלושת רבעי מיליון לירות; קומיסיה - 3.25 מיליון לירות.

ההוצאות הקבועות שאינן משתנות עם שעות הטיסה, זה משכורות והוצאות קבועות אחרות - 13.9 מיליון לירות. הפחת אינו קשור לשעות טיסה כי אם לשנים, זו הוצאה קבועה - 3.5 מיליון לירות; ביטוח - 1.5 מיליון לירות.

המחיר העצמי של טוננה-מיל, שזוהי יחידת הייצור שלנו, ירד מ-1,269 פר" לטוננה-מיל ל-1,081 פר". מחיר הייצור ירד בגלל כמה גורמים: קודם כל בגלל גידול הייצור; גידול ההוצאות הקבועות לא עלה במקביל עם גידול ההכנסות.

ההשפעה על חשבון רווח והפסד היתה כזו: אם קודם היה לנו הפסד בגובה של 20% של המחזור, הרי ההפסד הנראה לנו פה בלי פרמיה הוא 11% מהמחזור. ההפרש בין 20% ל-11% זה הקטנת ההוצאות כלפי הגדלת ההוצאות.

הניצולת של הפוטנציאל ירדה, ההכנסה לטון-מיל ירדה, מחיר הכרטיס ירד. אבל אם קודם מכרנו 68% מהייצור שלנו לארץ והארץ, התחזית הזאת היא על 63% מהייצור. ההכנסה לטון-מיל שאנחנו יוצרים ירדה; ההכנסה לטון-מיל שאנחנו מוכרים - עלתה. זה מראה לכם עד כמה המצב הכלכלי של החברה הדוק לאחוז היוצאים והנכבטים מלוד וללוד.

הי"ר ב. אבניאל: מה היחס לגבי החברות האחרות?

מר בן-ארצי: במחיר ייצור טון-מיל אנחנו עומדים שווים עם חלק מהחברות הגדולות, איפה שהכלכליות שלהן מתבטאת יותר ויותר בגודל הייצור. במידה והייצור שלהם יותר גדול, הוא עולה יותר בזול. אנחנו יותר טובים מחברה כמו אייר פרנס. אם אנחנו מוכרים 68% מהייצור - זה טוב. לאייר פרנס יש ערבות ממשלתית להכנסה לטון-מיל שהם נוסעים. זאת אומרת הממשלה לקחה את התקציב, ופה הם מוכיחים כמה עולה להם ייצור של טון-מיל, הממשלה מוסיפה על זה 6% דיבידנדה ונותנת להם ערבות של הכנסה. ב-1951 היא קיבלה פרמיה ישירה של 7.5 מיליון דולר, על ייצור טון-מיל שב-1951 לא היה יותר גדול מאשר של אל על בשנה שעברה.

בשנת 1954 קיבלה חברת פאן אמריקה סובסידיה שנעשה בין 59.5 סנט על קווים ידועים ל-22.7 סנט על קווים ידועים, אבל על האטלנטי זה היה 43 סנט. מחיר טון-מיל היה 1,080 פר". אלה הם מספרים של הקצרים האמריקאי. על טון-מיל שהיא טסה היא קיבלה סובסידיה.

ט.ו.א. קיבלה סובסידיה אחרת, כי יש לה קווים אחרים.

יש חברה שקיבלה 70.8 סנט על טון-מיל. זה יותר ממחיר הייצור שלנו על טון-מיל. וחברה אחרת קיבלה 37.4 סנט.

אין זו הסובסידיה היחידה. למשל חברה כמו סבנה לא גובה אמורטיזציה מהציוד, זאת אומרת יש לה הוצאה שהיא גובה את האמורטיזציה ומכניסה את זה לקרן מסוימת שמכסה את הגרעון; ואם בקרן ישאר כסף - בשותפות עם הממשלה יממנו את קניית הציוד החדש. היו שנתיים שהקרן לא הספיקה, אז הממשלה נתנה הלוואות.

ישנן ממשלות כמו גרמניה המערבית שנותנות סובסידיה גלויה. במאזן כתוב: הוצאות 40 מיליון מרק; הכנסות - 20 מיליון מרק, הכנסות מהממשלה לכיסוי גרעון - 20 מיליון מרק. או חברה שוויצרית, שהממשלה קונה את הציוד שהוא רכוש ממשלתי, ועושה צ'רטר לחברה בעד דולר לשנה. זאת אומרת גם כן חוטכים דיבית על השקעה, זה הרבה כסף, התיישנות הציוד ואמורטיזציה.

הי"ר ב. אבניאל: מה הפרופורציה של ההוצאות, משכורת וכו', בהשוואה לחברות אחרות?

מר בן-ארצי:

הוצאות מכירה, שזה כולל גם קומיסיה, ב-1958 היו 19% מהמחזור. זה כולל את הפרסובל שעוסק במכירה של 16 סניפים של החברה בכל העולם. אולם אין זה כולל את התפעול האופרטיבי של החברה והבדק. הוצאות המכירה ב-1958/59 - 13.3%, היות והקומיסיה לא משתנה, הפרש חל על הוצאות אדמיניסטרטיביות.

אינני יכול לתת תמונה בדוקה על השוואות עם חברות אחרות, לא משום שאין אנו מנסים להשוות, אלא משום שקשה לנו מהמאזנים של החברה להגיע למספרים גלויים. יש שם כל מיני דברים נסתרים כמו הוצאות הדרכה, שאצלנו זה בהוצאות אופרטיביות, אצלם - בסעיפים אחרים. אנחנו מעריכים שהם נמוכים ב-20% בהשוואה לחברות אחרות, אבל הם לא נמוכים יותר בגלל יעילות יותר גדולה של החברה, אלא משום שהחלק הארי של כוח האדם של החברה הוא כוח אדם חצי מקצועי, שהוא באופן יחסי יותר זול בארץ. המכונאי שלנו בארץ הוא יותר זול מאשר מכונאי בארצות-הברית או בלונדון או בצרפת. הוא שווה למכונאי בסקנדינביה, הוא קצת יותר יקר מגרמניה.

סגן מנהל אגף הכספים שלנו חזר מכנס על התמחיר. השווינו את מחיר הייצור של טון-מיל שלנו ב"בריטניה" למחיר הייצור של ב.א.א.י.ס.י., שמפעילה אותו הציוד. יצא הפרש קטן לטובתנו במחיר הייצור.

לגבי יוהנסבורג - המצב הוא פשוט. מעל למיצרי טירן, שאלת המים הטריטוריאליים - פסקו שאין אלה מים טריטוריאליים, אולם לגבי האוויר לא פסקו. קביעת הפסק על מים טריטוריאליים אינה חלה על האוויר. בדרך כלל כל מדינה מוציאה אזהרה: אסור לטוס מעל לשטחים אלה ואלה של המדינה הזו. גם ממשלת ישראל. אבל יש טיסות ידועות, במסדרונים, ששם לא צריכים לקבל רשיון, אלא במלחמה. ובכן יש אזהרה מצדית ביחס למיצרי טירן, שאינה מאפשרת לטוס דרומה תחת דגל ישראל. זה אזור סגור. אחרי מבצע סיני פתחנו את הקו; אחרי שבסוגנו מהאיים המצריים הוצאה שוב אזהרה וסגרו את האוויר. הצענו לממשלה שתאמר שאין היא מקבלת את האזהרה המצרית, זאת אומרת יהיה מצב של סכסוך שכל ממשלה מקבלת את שלה. מבחינה מבצעית הם לא יכולים לעשות הרבה למטוס. לעשות לו אמבוש במטוס קרב - זה קשה מאד. אחרי מבצע סיני העברנו קרוב ל-20 טיסות בציוד לא שלנו כי אם חכור, מעל למקום הזה. ממשלת ישראל אסרה עלינו לעשות זאת. היא אסרה בגלל בית-הדין הבינלאומי, וברור שעלולים לעשות תקרית רק כדי לפגוע בבולגריה, איפה שהאווירון סטה מהנתיב ובכנס לשטח אסור. אנחנו טוענים שהוא לא נכנס, ואם נכנס - זה בגלל תנאי מזג האוויר, ולא היו צריכים לירות בו. אבל פה יכול היה לקרות מקרה חסור, שהיה משפיע על המשפט, ואסרו עלינו לטוס לא רק לא בציוד שלנו, כי אם גם לא בציוד חכור. לכן הדרך הדרומית סגורה עד היום.

טסנו עם כמה חברות שלא התחשבו בסכסוך. שלא מעל לאילת זה לא כלכלי, ועכשיו אנחנו בוחנים אפשרויות אחרות. זה דבר חמור בשבילנו כי זה יכול לקבוע בהרבה את עתיד החברה. זהו דבר פוליטי ממדרגה ראשונה.

עכשיו אנחנו עושים חקר על טיסה שלא מאילת, בגלל האחוז הגבוה של נוסעים יהודים.

הי"ר ב. אבניאל: אני מודה למר בן-ארצי ולחבריו, ויכול להיות שנאחד הימים הבאים, עם פתיחת המושב הבא של הכנסת, נסדר סיור לאל על, ושם נוכל להציג עוד שאלות.

(אנשי אל על עוזבים את הישיבה).

דיון על בעיות שירותי הרכבת

היו"ר ב. אבנאל:

ברשותכם ובדשות מר סבידור אני רוצה לשנות את התכנית. מר סבידור צריך היה להרות בפנינו על בעיות הרכבת. אני מציע שאת ההרצאה נקיים בפעם אחרת, ונפתח עתה בכמה שאלות המעניינות אותנו.

לי יש כמה שאלות:

(א) קראתי על מצב מאד לא נעים בבתי-המלאכה של הרכבות, ואפילו יותר מאשר לא נעים. ואחרי ששר התחבורה מינה ועדה לבדיקת המצב, העובדים האחראים שם אינם רוצים להופיע בפני הוועדה ולתת אינפורמציה או חומר כלשהם. מה המצב בקשר לכך?

(ב) מה ביחס לשלוחות של הרכבת לדרום? מה יהיה אחרי בניית המסילה לדימונה, מתי זה ייגמר, והאם יש תכנית להמשך?

האם יש אמת בידיעות שנתפרסמו בעתונות על חילוקי דעות בין המומחים על כדאיות הקמת הרכבת לאילת, ומה המצב בשטח זה כרגע?

מ. אולמרט:

בזמנו הטרדתי את שר התחבורה בכמה שאילתות בקשר לאיחורים ברכבות. הוסבר לי שקו אחד היה עמוס עבודה, ועם הכנסת האילתות האוטומטי המיכני שופר המצב. אולם בחודש האחרון הולכת ומשתרדת אנדרלמוסיה בתנועת הרכבות. ב-15 לחודש יולי למשל הרכבת מחיפה לתל-אביב איחרה ב-35 דקות; הרכבת שבאה מתל-אביב בעצרה בין צומת דמז ובנימינה מחמת קלקול שאירע במשור. במקום לשלוח קטר מיוחד, מקפיקו במשך כמה עשרות דגעים. אולם אין זה חשוב, חשוב דבר אחר: נדמה לי שבציוד החדש שהוכנס עתה לא צריך לקרות דבר כזה בשום אופן, שרכבת תיעצר מחמת קלקול במנוע באמצע הדרך.

על מה זה מעיד? כל הציוד נבדק בבתי-מלאכה לפני שהוא יוצא לדרך. בחברת אגד ואשד יש בכל אוטובוס מירשם מיוחד: בתאריך זה וזה עבר בדיקה, איזה סוג בדיקה, ומתי צריך שוב לערוך בדיקה. אין ספק שאותה שיטה צריכה להיות קיימת גם ברכבות, ולא מובן לי באיזה אופן מגיע ציוד חדש למצב כזה שהרכבת צריכה לעמוד באמצע הדרך.

התנסיתי פעמים רבות במקרים כאלה. בחיפה המרכזית רכבת לא זזה, היות והיה קלקול במוטור. לא מובן לי מדוע מוטור כזה, שיוצא מבית-המלאכה אחרי בדיקה, צריך להיעצר בתחנת המוצא.

אבקש להתרכז בנקודה זו, האם אין זה קשור במצב בתי-המלאכה והאם אין לזה קשר עם האילתות האוטומטי.

ג. שוסן:

מבקר המדינה העיר כמה פעמים בדו"חות שלו על כוח עדרף בבתי-המלאכה של הרכבת, שנוצר עקב הכנסת הציוד החדש. בשנה שנתיים האחרונות חל שיפור מסויים ואין זה כפי שהיה פעם, אבל גם בדו"ח האחרון חוזר מבקר המדינה על כך שעדיין יש צוות יותר מדי גדול בהשוואה לצרכים.

רציתי לשאול את מנהל שירותי הרכבות: אילו אפשר היה להעמיד את הצוות של הרכבות ובתי-המלאכה על אותו המספר שבאמת דרוש על-מנת להפעיל את הרכבות לפי הצרכים של היום - כמה עובדים היו נעשים על-ידי כך מיותרים, בכמה זה היה מ תבטא מבחינת חסכון בתקציב הרכבת, ואיך חסכון כזה היה משפיע על התוצאות של חשבון רווח והפסד של הרכבת?

מר סבידור:

לשאלה הראשונה, על מצב בתי-המלאכה בקישון וענין הוועדה. בבתי-המלאכה בקישון עבדו בזמן הבריטים כמה אלפי איש. בתי-מלאכה אלה שירתו לא רק את רכבת הפלשתיין, כפי שהיתה בגבולות המנדט, אלה היו למעשה בתי-מלאכה ששירתו את הרכבות של המזרח התיכון, תחת השליטה הבריטית. הם שירתו את ירדן, לבנון, בירות, עד קנטרה, וחלק מהרכבת המצרית שהיתה עוברת פה.

בבתי-מלאכה אלה נמצא ציוד שהוא בין 28, 30 ו-40 שנה, שחלק ממנו לא הופעל כלל מזמן קום המדינה. הופעל רק אותו חלק שהיה חיוני בשביל החזקת הנייד.

כאשר הרכבת התחילה להתארגן לקראת המודרניזציה, המצב היה כזה: עבדו שם 400 איש, ולא היתה פרופורציה בין מנהלי העבודה לבין כוח עובדים ממש, כלומר היו יותר מדי מנהלי עבודה. בבתי-המלאכה היו אנשים שאומנו והודרכו לטיפול בקטרי קיטור.

כאשר נכנסתי לתפקיד, חברי ואני עשינו מאמצים לארגן את בתי-המלאכה ולסגל אותם לקראת הדיזליזציה של המפעל. נתברר לי שבבתי-מלאכה אלה יש 120 עובדים מיותרים, מתוך 400. כלומר כל מי שטיפל בקרונות, לא היה מפק שהוא צריך להישאר, אלא להיפך, צריך היה להגביר זאת. אבל באגף הקטרים, האנשים שטיפלו בזה נעשו מיותרים.

בעיית הפיטורים נמשכה כשנתיים, ואינני רוצה עכשיו להיכנס לכל הגורמים שמנעו בעד ביצוע הפיטורים. יש פה גם בעיות אנושיות די רציניות. ישנם אנשים עם ותק של מעל ל-25-30 שנה.

הטיפול היה בידי הנהלת המשרד בתקופת השר ספיר דרך השר ארן ושר התחבורה הנוכחי מר כרמל, ומכל מיני סיבות אי אפשר היה לבצע את הפיטורים.

בינתיים חלה התפתחות כזו שאנחנו קלטנו חלק ניכר מהעובדים במחלקות אחרות, באותן המחלקות שהתפתחו וגדלו. חלק מהעובדים הוותיקים יצא לפנסיה, וכרגע נמצאים עוד כ-60 איש מיותרים בבתי-המלאכה.

מי הם אנשים אלה? אלה הם אנשים שאין להם תכונות, זולת הידע היחיד של טיפול בקטר קיטור. אין להם התכונות הבסיסיות של ידיעה בכתיבה וכדומה, כדי שאפשר יהיה להתאים אותם למלאכה אחרת. פתחנו מגדשי חניה, לקחנו פועלי בקישון, כי גדל צי קרונות הנוסעים שלנו, חלק מה אנשים העברנו למוסכים שמטפלים בנייד החדש כמו הקרובועים. אלה הם אנשים שמבחינת התכונות והבריאות שלהם הם בסדר. אלה הם אנשים עם ותק רב, שלא קל לחתום על מכתב פיטורים לגביהם.

האנשים הללו מועסקים על סעיפי פיתוח. אני רוצה לומר שגם אצלנו כל קרון רשום מתי עבר תיקון קל או תיקון כללי. יש לנו עבודות פיתוח גם בשביל מחלקות אחרות של הרכבת, שהן עבודות על תקציב פיתוח. אנחנו גם עושים עבודות פיתוח מזמן לזמן, למשל התקנת ציוד שבא מגרמניה או התקנת קרונות. ובכן את האנשים האלה אנחנו מלבישים על תקציב הפיתוח והם צריכים לעשות את עבודות הפיתוח הללו.

עלי לומר עוד במאמר מוסגר: בשל העדר מקצוע ותכונות אצל אנשים אלה אינני יכול לומר שהניצול של האנשים הוא רציובלי ורנטבילי. ולא זו בלבד, אנחנו צריכים לקחת בעלי מקצוע אחרים כדי שאפשר יהיה לבצע את עבודות הפיתוח. אין זה נסדר בצורה מדעית, אבל הייתי אומר שבין 30%-40% מהפוטנציאל של העובדים בעלי קווליפיקציות אנחנו מנצלים מבין העובדים האלה.

אשר לוועדה - שר התחבורה מינה ועדה שצריכה לבדוק את המצב הטכני. הוועדה מורכבת מ-6 חברים: ד"ר ויילר מהטכניון, סגן המנהל הכללי של הרכבת, ראש צוות התכנון ברכבת, סגן היועץ ההנדסי של משרד התחבורה, מר לויצקי מהמכון לפיריון עבודה, ומה מלמד, ראש לשכת הצפון של שירות המדינה בחיפה. בינתיים היה אינטרסצו, והופיע מאמר בעתון "הארץ", הרקבת בתוך הרכבת; הוועדה נתמנתה סמוך לתהאין הזה, ועד העובדים של הקישון רואה במינני הוועדה סמיכות פרשיות למאמר, והוא

אסר על ועד עובדי המפעל לשתף פעולה עם הוועדה. השר טיפל ומטפל בענין זה, ותוך ימים מספר יתברר המצב.

השוואה בין המצב הנוכחי לבין מה שהיה - כאשר באתי למפעל - ואינני מייחס את זה לי אישית - בקישון עבדו 400 איש, במספרים אפשר להוכיח שהתפוקה של בתי-המלאכה עלתה לאין ערוך, גם כמותית וגם איכותית. אינני מדבר על המוראל ועל כל הרוח ששררו בבתי-המלאכה כשראיתי אותם לראשונה. כשראיתי זאת, הזדעזעתי, כי רבים מן העובדים עבדו בשביל עצמם, לא היתה רוח עבודה, ואחוז ההעדרויות היה עצום, התפוקה היתה קטנה. ירדנו במספר אנשים, והתפוקה גדלה. אולם אם תשאלו אותי אם אני מאושר מהתפוקה לעומת הפוטנציאל של בתי-המלאכה - אומר שעדיין אינני מאושר.

תהיינה אשר תהיינה תוצאות הוועדה, בעיית הבעיות לא מבחינת כמות אלא מבחינת איכות ומוראל זה מציאת פתרון לאנשים מסויימים שלא מצאו את מקומם בבתי-המלאכה. יש אנשים מיותרים ברכבת, לאו דווקא בבתי-המלאכה. יש עובדים ארעיים שהפכו לעובדים זמניים תחת לחץ של האיגוד המקצועי, היות והם עבדו בהפסקות כמה שנים, ולא תמיד יש עבודה בשביל האנשים האלה.

אני עובר לשאלה השניה, פיתוח הרכבת לדימונה ואורון. התקציב השנה מאפשר לנו לעשות את החלק הראשון של המבצע הזה שנקרא סלילת הקו לדימונה. קו זה צריך לעלות כ-5 מיליון לירות, והתקציב השנה מאפשר לנו לבנות גשרים וגשרונים ולעשות את עבודת העפר בשנה התקציבית הבאה. מסתמנת כוונה אצל השר שלנו ואצל השרים האחרים בוועדה השרים הכלכליים לא להפסיק בעבודת בניית המסילה לדימונה, אלא לדאוג לכך שיהיה המשך.

בוצע סיכרוז וביססים אלה הוחל בעבודת בניית הגשרים והגשרונים עד דימונה. כאשר עבודה זו תסתיים, נעשה את עבודת העפר, ונד בבד עם ביצוע עבודת הגשרים אנחנו מבצעים סקר ותכנון לקו דימונה-אורון. אם תהיה החלטה ומימוש תקציבי, אז במשך שלוש שנים נבצע את כל העבודה, כלומר בעוד שתי שנים תקציביות. המסילה עד דימונה תהיה גמורה בשנה התקציבית הבאה. עד אפריל הגשרים והגשרונים יהיו גמורים, ואנחנו מקווים שיתנו לנו מקדמה בכסף שנוכל כבר בחודש מרץ להתחיל את עבודת העפר ולהניח בקיץ הבא את המסילה עד דימונה.

כדאיות הרכבת עד אילת. זה יוסיף לנו 64 קילומטר קו ראשי, ועוד 4-5 קילומטרים של עקלתונים ותחנות משנה. ענין דימונה עשוי להגדיל את הגרעון של המפעל. יביאו את הפוספטים והאשלג עד דימונה, המתקנים נמצאים בבאר-שבע, ולהעתיק את המתקנים האלה - זה יהיה קשור בסכומים די ניכרים. ואם ניקח בחשבון את הפחת והריבית של ההשקעה של 5 מיליון לירות - הדבר הוא פרוהיביטיבי.

אם נגיע לאורון, נדרבן את הייצור כולו. התחזית של חברת הפוספטים היא של 600-700 אלף טון לשנה. זה כדאי לרכבת וגם לחברת הפוספטים, כי זה יוזיל את ההובלה ואפשר להם להתחרות בשוקים הבינלאומיים.

כדאיות הרכבת לאילת. שר התחבורה מינה לפני שנה ועדה בין-משרדית שאני עמדתי בראשה, והיא בדקה את כדאיות הקו לאילת. ההוצאות הכוללות, הבלתי בדוקה, צריכה להגיע ל-61 מיליון לירות. הוועדה אמרה שהדבר כדאי בשביל 730 אלף טון. אם כן, הוועדה לא המליצה על כך בשלב זה. לעומת זאת היא אמרה שאם המעבר, כלומר היבוא והיצוא, יגיע ל-500 אלף טון, שום אמצעי תובלתי לא יוכל לבצע זאת, הנמל באילת לא יכול להיות מסוגל לטפל בכמות כזו של משאות, אם לא תהיה רכבת. יש גירסה אחת שאומרת: אין לפתח תעשייה וחקלאות בלי שיביאו קודם כל את הרכבת; ויש תורה אחרת שאומרת: אל תבנה את הרכבת עד שיהיה לך משהו להוביל עד כמה שידוע לי צריכה הגירסה הראשונה לקבל את העדיפות בפיתוח הכלכלה בארץ. ולא נגיע ל-500 אלף טון אם לא תהיה רכבת.

אני מסמין ששר התחבורה ושר המסחר והתעשייה  
מספלים בעניין אבל עד שבגיע לאורן הבעיה הזו תיפתר. אני תפילה  
שבזמן הזה תהיה החלטה שנוכל להמשיך מאורן לאילת.

אם להיות כן, אם נוביל את 600 אלף הטון  
שחברת הפוספטים מתגבאת עליהם, ואם נוריד אותם מקו באר-שבע - זה יפגע  
ברנטביליות של קו באר-שבע שעליו ביססנו את התחשיבים של ההובלה.

חבר הכנסת אולמרט שואל על האיחורים ברכבות.  
בלוח הזמנים החדש לא היה לנו אף חודש שחרגנו באיחורים מעל ל-3%,  
כלומר 97% של תנועת הרכבות בקו חיפה - תל-אביב היו בדיוק או באיחור  
של מתחת לחמש דקות. אותו הדבר גם בחודש יולי.

המקרה שעליו מדבר חבר הכנסת אולמרט ידוע  
לנו. התקלקל לנו קטר. ולדיעתו של חבר הכנסת אולמרט; באמריקה  
המשובכללת והמודרנות עם עובדים בעליו מסורת של שלוש שנה, נסעתי  
ברכבת ואיחורתי שלוש וחצי שעות בגלל קלקול קטר בדרך. אינני רוצה  
להצדיק זאת. אנו חותר לקראת אלסטונציה גמורה באיחורים. אולם הקטר  
התקלקל בקטע בין שתי תחנות. אם הוא מתקלקל בתחנה - אין זה מפריע  
למעבר, אבל אם הוא מתקלקל בקטע באמצע שתי תחנות - אין אפשרות לעבור.

אני מצטער מאד. לא הצלחנו עם הציוד החדש.  
אם הייתי עומד עכשיו בפני החלטה - לא הייתי מחליט לקנות את הציוד  
הזה.

ס. אולמרט: פעם שאלתי את השר והוא הכחיש זאת.

שר התחבורה ס. כרמל: מאז ועד היום יש לנו נסיון נוסף.

מר סבירור: זהו קטר שאיבנו ניתן לניצול במשא. הקטר  
האחר ניתן לניצול גם בהסעת נוסעים וגם  
בהובלת משאות. זהו כלי עדין והוא צריך להיות מסוך מאד למפעלים  
שמייצרים אותו ולמומחים. בתורכיה הם עומדים כולם. אצלנו 80% של  
הקרונועים מופעלים בסדר. אני מקווה שתגבר גם על ה-20% האחרים.

יש עכשיו ארבעה סוגים חדשים, ארבעה  
מוטורים, והם מופעלים על-ידי ישראלים, בלי מומחים, בייעילות ובחסכון.  
ואם קורה משהו ג-15 ליולי, אין זה הכלל. זה יוצא מן הכלל בדיר  
ביותר. עם זאת, לא יבנו ולא ישן שומר ישראל. אנחנו מרחיבים את  
היכולת ואת הידע של האנשים; אנחנו מאמנים במקום, בשבתות ובשעות  
הפנאי, ואני מקווה שעל-ידי תכנון נכון של חלקי החילוף מצד אחד  
ועל-ידי הגדלת הידע של אנשים מצד שני - נתגבר גם על הבעיה הזאת.

ש. פרלשטיין: עומדת בכל זאת השאלה מי המליץ לקנות את  
הציוד הזה, שעכשיו התברר שאין הוא הטוב  
והמשוכלל ביותר.

מר סבירור: הוחלט על כך בתקופת מעבר, כאשר החלו לרכוש  
את זה מהשילומים בתקופת השר ספיר, ויש  
פרוטוקולים של מומחים שהמליצו על כך. יש לכלי הזה הרבה חיובי, יש  
לו הרבה שלילה.

היו"ר ב. אבניאל: מי בכל זאת החליט על כך?

מר סבירור: החליט על כך מר רזילי, משרד התחבורה והנהלת  
הרכבת.

אינני מבטל את הציוד הזה, יש בו הרבה חיובי.  
אני אומר שבנתונים של 1953 לא רצו לתת כסף לרכוש ציוד באמריקה. באמריקה  
לא היו קטרי דיפל חשמליים, התחילו לייצר אותם רק ב-1955. לאור הנסיון  
שלנו עכשיו, לא הייתי עושה זאת. אינני יודע אם בתור מנהל כללי של  
הרכבת, על סמך הנתונים שראיתי בתיקים ב-1953, אם הייתי מחליט לא לרכוש  
את זה.

ש. פרלשטיין: אמרת שאי אפשר להשתמש בקטרים אלה גם לנוסעים וגם למשאות. זה ענין די יסודי.

מר סבידור: החיוב של הקרובות הזה הוא שיש לו האצה יותר מהירה, זאת אמרת אחרי שאתה מדליק אותו - הוא נכנס למהירות המכסימלית ב-300 מטר של הנסיעה שלו. ואם הוא צריך לעצור בכמה תחנות - יש לזה ערך.

הוא מהווה יחידה אחת, גם המושבים, גם הקרובות וגם הקטר, וזה נותן בטיחה בעימה.

דבר שלישי: הוא לא צריך להסתובב. הנהג עובר לחלק האחורי ונוסע חזרה. יש פה רווח של זמן.

מה השלילה שבו: א) אי אפשר לנצל אותו להובלות אחרות או הסעות אחרות; ב) אין הוא זהה עם הציוד האחר שיש לנו. זה ריזול הידרולי, ואנשינו רגילים לריזול חשמלי; ג) אין הוא כלי חזק בשביל להחזיק אותו ביציבות מלאה בכל מאת האחוזים, הוא רחוק מסקורות אספקת החלקים.

לחבר הכנסת שוקן. אילו היינו מפתרים את 60 העובדים מבתי-המלאכה, מי שחושב שזהו הגורם לגרעון אינו אלא טועה. יש בעיה של עודף במחלקת ההנדסה של הרכבת אחרי המיכון. הכנסתי את הצוות לקטעים, כי נתתי להם ציוד. אמרנו: נתן פחות אנשים לקטע יותר גדול ומספר ימי עבודה ללקוח אנשים מהלשכה לעשיית עבודה בעונה. ובכן יש חלק ניכר של עובדים ארעיים, ואיננו יכול עכשיו להגיד בדיוק כמה, נגיד שיש כרגע ברכבת כ-80 איש זמניים שהם מעל לתקן, מחוץ ל-60 המיומרים, ואנחנו מעסיקים אותם על סעיפי פעולה במקום ימי עבודה. אבל היות והתכנון של החזקת המסילה באופן כולל הוא לקיץ ולעונה שבה אין גשמים, אז יש פער בין ביצול רציני ובין אלה שבחורף אין להם תעסוקה מלאה. אני אומר שאילו אפשר היה לפטר עובדים ולהחזיק רק את אלה שדרושים לנו - אפשר היה לחסוך בתקציב הרכבת בין 150 ל-200 אלף לירות לשנה, וזה איננו הגורם הרציני ביותר בגרעון הרכבת. גרעון הרכבת הוא בראש וראשונה במדיניות התעריפים, בטון-קילומטרים, דבר שהייתי צריך להרחיב עליו את הדיבור, אולם לא עכשיו הזמן.

אשר למסיקים - היתה ועדה טכנית שבדקה את ענין המסיק בקטרי איטוק, אלה שעושים את התמרונים בתחנות. הועלתה הצעה שהקטרים שהובאו מתאימים לאדם אחד, ויש לנו גם דוגמאות מארצות אחרות, שהקטר הזה מופעל על-ידי אדם אחד. מה גם שכונות הרכבת אינה לפטר את המסיקים, אלא להפוך אותם לנהגים. מכל מיני סיבות נתקלנו בהתנגדות העובדים. אולם אני הייב לציין פה שאחרי שבכנסתי לענין, אנחנו מתקרבים לפתרון הצעה שיניח את הדעת, ובימים הקרובים יפסיקו להשתמש במסיק בקטרי האיטוק ברכבת במחוז הצפון. ובמחוז הדרום, אחרי שבהיגו את הדיזליזציה - נפסיק להצטיק את המסיקים, נשחרר אותם, ואת הזמניים נהפוך לקבועים. החסכון בצפון יסתכם בין 14 ל-17 איש.

היו"ר ב. אבניאל: לפני שאסיים את הישיבה, ברצוני לשאול את שר התחבורה שאלה שהוא יכול להשיב עליה בכן או לא. אני מעוניין לדעת אם זה נכון שבמשרד התחבורה עומדים לחוקק או לפרסם חוק זכיין התחבורה; ואם אין זה נכון - האם חושב השר שצריך או לא צריך לעשות זאת.

שר התחבורה מ. כרמל: זה נכון. אנחנו מכינים הצעה. היות והיחסים עכשיו עם חברות התחבורה בנויים על בזהגים ועל מסורת, אנחנו חושבים שצריך להכניס את זה למסגרת יותר חוקית ויותר מסודרת. הדבר הזה צריך להיות מוסדר מצד אחד על-ידי חוק ועל-ידי קביעת תנאי זכיין, שמתוך הזכיין יתחייבו עליהם בפני הממשלה. עכשיו אנחנו עושים את העבודה הפרלימנטרית.

היו"ר ב. אבניאל: מתי יש תקווה שזה יתגשם?

זה קשור בהרבה בעיות, אבל אבודת ההכנה במשרד  
התחבורה תיעשה תוך זמן קצר.

שר התחבורה, ס. כרמל:

אם לא ישימו לך מכשולים - מה טוב; אם כן -  
אעלה את השאלה במליאת הכנסת, בתוך חבר

היו"ר, ב. אבניאל:

הכנסת.

עלי לציין שמר סבידור עשה מאמץ גדול, להשיב  
על השאלות במסגרת זמן מצומצמת, אולם עוד יהיה המסך לדבר.

הזשיבה נסתיימה בשעה 15.15.