

1324

פרוטוקול מס. 20/ב'

מישיבת ועדת העבודה

התקיימה ביום ר', כ"א בשבט, תשי"ז - 23.1.57 בשעה 8.30

נ ו כ ח י ם

- חברי הוועדה:** היו"ר ע. גוברין
 ב.צ. הראל
 א. וילנסקה
 א. כהן
 ח. מגורי-כהן
 ס. קלמר
 י. קרגמן
 א. רימלט
 י. ריפתין
 א. שוסטק

מוזמנים: שר הפיתוח - מ. בנטוב.

מר פרמינגר - מטעם משרד הפיתוח.

מר עילם - המנהל הכללי של משרד העבודה.

דו-היו"ם: המשך הדיון על בעיות התעסוקה - סקירת שר הפיתוח.

היו"ר ע. גוברין:

אני פותח את הישיבה.
 אני מקדם בכרחה את שר הפיתוח, רצוני לומר באזני השר וחבריו לעבודה מר פרמינגר לשם מה הטרדנו אותם. אנו מקיימים עתה דיונים על בעיות התעסוקה, פרט לשר העבודה שעמו אנו יושבים בקביעות, נפגשנו עם שר המסחר והתעשייה ושמענו סקירה בתחום התעשייה והמלאכה, כיצד הוא רואה את עניני התעסוקה בתחומים אלה. היינו רוצים לשמוע מפי השר כיצד הוא רואה את עניני התעסוקה בתחום הפיתוח שהוא אחראי עליו. זוהי מטרת הישיבה, כי זוהי הנקודה המעיקה על ועדת העבודה.

שר הפיתוח - מ. בנטוב:

אני מבין שלא הוזמנתי להרצות על משרד הפיתוח ופעולתו ולא להשתתף בדיון הכללי. אני מבין שהשאלה היא - באיזו מידה אותם תחומים ושטחים שמשרד הפיתוח עוסק בהם יכולים להביא הקלה במצב על חוסר העבודה השורר כיום.

רצוני להודיע ולומר, שפיתוח מעיקרו זו פעולה לטווח ארוך, וקשה מאד לומר, לפי תחומי הפעולה שלנו, שיש לנו איזה נקודות-אור לפתרון הבעיות המיידיות. כידוע לכם פועל משרד הפיתוח בשני מסגרות בגדלים: א) פיתוח אוצרות הטבע וכל הנובע מזה; ב) פיתוח הנגב והערבה - שם עניני הפיתוח מסתרעים על שורה ארוכה של נושאים.

אם המדובר על מפעלי פיתוח - פיתוח אוצרות הטבע, כוח החשמל והפיקוח על חיפושי נפט - הרי קשה לומר שבטוח זה אנו מצפים לעליה גדולה בתעסוקה בזמן הקרוב. לכן יש כמה סיבות ונחת מהן היא, כי ההשקעה לעובד במפעלים אלה היא גדולה. אלה הם מפעלים בסיסיים, וכל כמה שמפעלים אלה הם יותר ממוכנים ועל דמה טכנולוגית יותר גבוהה, הרי יש להם יותר סיכויים להביא תועלת כלכלית לארץ, ולכן העבודה במפעלים האלה הולכת בכיוון של התמחות מאשר לרוחב של העסקת אנשים רבים. כמה מהמפעלים נמצאים במצב של בניה. בדרך כלל בניה מעסיקה יותר אנשים מאשר ההליכים הרגילים, ולכן יש אולי לחשוב שהבניה תעסיק מספר אנשים. עם הגדלת כוח התפוקה של החשמל בקרב לבנין התחנות החדשות, נשתדל להפנות כוח אדם קיים לתחנות החדשות, אבל כמובן שלא נוכל להסתפק בכך. ברור שלא נוכל להגדיל את התפוקה מבלי להוסיף כוח אדם, אבל ברור הוא שכוח האדם צריך לפגור אחרי הגידול של התפוקה.

תעסוקה נוספת יכולה לבוא בחשבון במפעלים החדשים. יש לנו בנדון כמה וכמה תכניות שאינן באות לכלל ביצוע בגלל המחסור באמצעים. מפעל אחד שיש לו סיכויים הוא המפעל לכריית אבן ביטומינית בים המלח. עשינו את כל הנסיונות הדרושים גם בחו"ל, והנסיון שלנו מוכיח שאכן זה מסמסת מקור יעיל להנעת תחנות חשמל שייבנו בקרבת המכרה על-מנת לחסוך בהובלה. יש כמה וכמה מרבצים כאלה בערבה, אולם מלאכת האיחור והאפרוספקציה היא קשה, ולכן נסתפק לעת-עתה בטקום אחד. יש בידינו גם האפשרות להעביר אחת הסורבינות היותר קטנות לסם. עם בנין התחנות הגדולות בחיפה אפשר יהיה אולי לשחרר סורבינה אחת ולהעבירה לים המלח. אולם גם זה דורש השקעה של 4 - 5 מיליון ל"י לדורדים המיוחדים וגם למכרה של אבן ביטומינית. מפעל זה יכול, לפי הערכתנו, להעסיק 100 - 150 איש ככורים ומטפלים בתחנה. לפי התכנית, מפעל זה צריך לשמש גם בסיס לבנין עיירה על חוף ים המלח שם ישתכנו עובדי הכרות, האשלג ויתר העובדים. המקום יכול גם לשמש מרכז לתיירות ולנופש חורף.

אנו בוחנים עתה את האפשרויות עם חברת החשמל היות וחלק מהציוד אפשר לקבל מהסילומים, וזו בעיה פחות קשה מאשר אותו חלק שצריך להקציבו במטבע מקומי כדי לבנות את התחנה ולפתח את המכרה. אנו מקווים שעתה, עם הסדרת עניני חברת החשמל, הנסיון הזה יבוצע.

יש מפעל נוסף שיכול להעסיק בתחילה בבנין ואחר-כך בייצור כמה עשרות עובדים, וזה מפעל להפקת מגנזיום מתכתי בים המלח. גם בנדון זה נעשו כל הנסיונות. יש התענינות בכך שכמה ארצות, אולם תקציב הפיתוח אינו מקציב אמצעים למטרה זו, ומכחיזה ידועה בצדק. כאשר יש צטצום בתקציב, צריך קודם כל להשקיע את האמצעים במפעלים הייסיים. אולם יש לנו איזה שהם סיכויים בנדון, כי אנו מנהלים טשא ומתן עם ארצות מסוימות המעונינות בייצור מגנזיום, ויתכן שנוכל בארצות אלה להשיג את הסכומים הדרושים להשקעה בין בצורת שותפות ובין בצורת הלוואה. אנו בוחנים את הדבר.

אלה הם שני מפעלים חדשים שעומדים על סדר-היום של משרד הפיתוח בטוח המחצבים והייצור. אני עובר עתה לשטח השני - הנגב והערבה, וכאן האפשרויות הן הרבה יותר רב-גווניות.

משרד הפיתוח עוסק במשך השנים האחרונות גם בחיפושי מים, ואנו איתרנו שני אזורים בערבה שיש בהם די מים ושטח כדי ליישב שם שתי נקודות, כמובן באותה דרך יסורים שהיא סנת חלקה של החיישנות בנגב. זהו הדבר הראשון, שאמנם איננו בתחום שלנו אבל זו אחת הנקודות שצריך להזיזן.

פיתוחה של אילת, שקיבל תנופה גדולה, בנתן סיכויים לתנועת בנין סוגברת. משרד העבודה הסכים לבנות שם, לפי תביעתנו, 650 יחידות דיור. אנו מבקשים ממשרד העבודה לגשת בבת-אחת לבניית יחידות אלו. יש להביא בחשבון שעם התקנת הכביש בעוד ארבעה חדשים ירדו הוצאות ההובלה כ- 200 לירות ליחידת שיכון. "סולל בונה" הוא הקבלן היחידי - ולא היו קופצים אחרים לבניה באילת - ועד עכשיו יכולתו היתה מוגבלת בשטח זה. משרד העבודה טוען, שאם יסור בבת-אחת את כל 650 היחידות לבניה, הדבר לא יבוצע יותר מהר מאשר אם יסור מדי פעם ל"סולל בונה" לבניה 200 יחידות נוספות. אני חושב שצריך לחול מפנה בענין זה והדברים צריכים להיבנות ביתר מהירות. זו איננה רק שאלה של בניה. כיום יש על עיר זו לחץ של פעולות כלכליות, וחוסר שיכון כולט את ההתפתחות שיוצרת עוודות, תעסוקה ופרנסות. אם יש בייזה מקום תנופה כזו לא צריך לבלום אותה ולא לתת לה עידוד.

הזכרתי כבר בכנסת שבאילת קיימת באופן מיוחד הבעיה של שיכון לתושבי הארץ הסוכנים לעבור ולהשתכן בה, ביניהם בעלי מקצוע רבים. יש לנו כ- 200 בקשות בכתב, וכן יש פניות בעל-פה למועצה המקומית, להתדרות ואלינו. אני מניח שחלק מהפונים הם מחוסי-עבודה, או כאלה שיפנו מקומות עבודה לאחרים. בדרך-כלל בונים שם שיכון לעולים. יש מעין החייבות כזו - ואילת בלי ספק צריכה לקלוט חלק מהעולים - אבל דווקא לשם יש להביא תושבים מקומיים. יש בדרך כלל חשיבות לכך שביא לאילת בעלי מקצוע. עד עכשיו כמעט כל העבודה המקצועית שם נישאת על שכט פועלים הבאים מהצפון, תופעה המייקרת את הבניה.

אנו בונים במקום כמה בניני תעשייה, ויחכן שהפעולה עוד תתרחב. נעשים גם מאמצים להביא את הבניה הפרטית לאילת. אנו מנהלים מסא ומתן עם קבוצת מסקיעים שמוכנה לבנות שם מרכז מסחרי די גדול. יש שם אמנם כמה חנויות, אבל אי-אפשר להתפק בכך. חברות שונות לספנות, ביטוח ועסילי מכס - כולם רוצים לפתוח באילת משרדים, אולם איננו יכולים להציע להם דיור מתאים. אני חושב שהקמת מרכז מסחרי תצא לפועל בקרוב או על-ידי קבוצת מסקיעים פרטיים או על-ידי החברה לפיתוח אילת בשיתוף עם מסקיעים פרטיים. ההשקעה בבניה היא בגבולות של מיליון ל"י.

אנו מנהלים מסא ומתן גם עם קבלנים פרטיים. במידה והם סוכנים להסקיע כספים מבנין בתים למכירה קאו-הסקרה, המסללה סוכנה להעמיד לרשותם טגושים. הם יקנו את זכותם לטגושים אלה על-ידי כך שיגשו לבניה. (מ. קלמב: האם הכספים ניתנים בתלוואה?) הלוואה בצילורות הרגילים. כדי לעודד זאת, היתה קטחה למועדת העבודה היתה מסלילה בפני הוועד ומשרד המסחר והתעשייה שיצטרפו סוכנים אלו למסרה הוועד הצטרפותיהם.

אני מנהל מסא ומתן עם האוצר - והמסלה תובא בקרוב למועדת הטרם הכלכליים, ומשם עם נקבל עיתוד לכך גם מוועדת העבודה - בנדון שחרור חסמי הבנין המיועדים לבניה פרטית באילת לשנה הקרובה, לפי שעה. מכל הניסולים - מכס בלו וכדומה. פטורה זה יוזיל את הבניה ל-15 ל"ל למ"ר יומינתון כהנחה לבונים פרטיים שילצו לבנות בשטח הקרוי בה באילת. הקיסוף יבהרבלה יתבטל ב-5 ל"ל למ"ר, כך שההפרש יהיה ל-20 ל"ל למ"ר שלר בניה לגבי המחירים הקיימים היום באילת. הכרוונה היא להעדין את כמות הקמרים שהתמסר בהם לפי התכנית ובהתאם לבדלהחזיר את הכספים הסתאומים לאחר הבניה.

הכרוונה היא להעדין את כמות החסרים עבודה גדולה העומד על הפרק היא הרחבת המזה לקילים באילת ובנין מחסנים לטעינה ולתפוזתה. למפעל זה צריך לעלות קרוב ל-1,5 מיליון. (הלל: הן עבודות די גדולות, אולם זה איננו עדיין אותו הנמל הגדול שגם אותו נצטרך לגשת לציבות בקצב מהיר ובעבור שנתיים או אולי עודם לכן. לעלות קרוב ל-1,5 מיליון. והנה הנמל הגדול שגם אותו נצטרך לגשת לציבות בקצב מהיר ובעבור שנתיים או אולי עודם לכן.)

הדבר האחרון שאני יכול להמליץ עליו ואשר יכול ליצור עבודה ל- 2,000 איש במשך שנתיים ולתת תנופה עצומה גם לעבודה וגם להתיישבות בסביבה - זהו קו סטילת הברזל שיקטר את חיפה דרך-באר-טבע, אורון, ים המלח עד אילת. היתרון של סטילה זו - והדבר קטור גם עם הנמל הגדול באילת - איש לנו מקורות אשראי בתנאים די נוחים וזולים למימון המפעל ואף לתת איזה שהם סכומים לבנין שיכונים לאורך המטילה בשביל פועלים. היתרון של התכנית הוא שמובטח אשראי בתנאים נוחים ואין כאן פניה ישירה לאוצר להוציא היום כטה מיליוני לירות. השקעה זו תחלק לעשר שנים, והאוצר יצטרך לסלמה בטעורים של 3 - 2,5 מיליון דולר לשנה. החברה הקבלנית שקיבלה על עצמה את המשימה עורכת עתה סקר לאורך הקו, סקר סיימסך כארבעה חדשים. אחרי פרק זמן זה אמטר יהיה לגשת לפעולה. החברה תבצע את העבודה באמצעות קבלנים מקומיים והיא מתחייבת להשקיע בכל החמרים שיפטר לייצורם בארץ. עבודה זו תעמיק כ- 2,000 איש באופן ישיר, פרט לשירותים הסונים. הצופתים הם עם המנוסה בבנין הכבות ונסלים ויש ביניהם מוטחים גדולים. גם המהנדס שלנו העוסק זה שנתיים בתכנון הנמל הגדול הוא גם כן מנסל האבר. הדבר יכול סכמה בחינות להעלות את הסודל בישוב ולרתק למבצע לאומי זה אנשים ונוער.

ועדה של מנהלים כלליים בינמטרדית קיבלה מנדון הטלחה עקרונית, והטלחה תובא בזמן הקרוב לוועדת השרים הכלכליים. אולי זה אחד מתפקידיה של ועדה זו לעודד או לזרז התפתחות כזו. אם אנו רוצים לבסס את הפעולה על מקורות שהם בעין - סוכרחים לעשות זאת עם אותה חברה קבלנית, כי היא אשר משיגה את האשראי. הם יערכו במשך ארבעה חדשים את הסקר לאורך הקו, וכאשר נחתום על התכנון - הם יוכלו לגשת מיד בתנופה לפעולה.

היו"ר ע. גוברין:
האם יש במסדר הפיתוח איזה סיכום של האפשרויות הסמוכות בנגב - ואני מדבר על חקר מדעי. אני מבין שהזמן היה קצר לכידור הטלחה.

עד כמה שידוע לי, הרי בגלל היעדר נמל מתאים באילת, לא יכולות להגיע למקום אניות גדולות, דבר המאלץ אותנו לעשות "טרנסשיפמנט" (העברות מאניה לאניה). האם נעשתה בחינה של הנמל הטבעי באילת אם אפשר להעסיקו על-ידי תיקונים בסיזח, עוד לפני שביגשים לבנין הנמל הגדול, כדי שיפתר זהעברות הללו המייקרות בהרבה את הייצוא והייבוא?

האם היעדר מחסני ערובה מתאימים אינו מפריע לניהול הקין של הייצוא והייבוא שאפשר לנהל כיום?

לו עמדו לרשות הפדינה אמצעים מתאימים, האם מבחינה טכנית אפשר היה לקדם יותר את מפעל הנחוסת בתמנע?

מהו היסוד הכלכלי של הרכבת טעוטרדים לבנות באמצעות החברה הצרפתית? האם יש הערכה על מידת ההפסדים שעלולה לשאת הרכבת, לפי המצב הסטטי כיום, וזאת בהשוואה לפחירי ההתלה בטכוניות?

מה הם הסיכויים לטכירת סלח בעיקר ליפן, בורסה וכדומה?

האם יש מחקר מדעי במסדר הפיתוח על האפשרויות של העברת התמימה של ים המלח באמצעות צינור לאילת? האם נכחן הדבר לאור העובדה שיקוט באילת נמל מתאים וטכירת המלח והאסלג תהיה בעיקר לאותן ארצות שמוצאן יהיה אילת?

מ. קלמר: ידוע שהרכבת חשא הפסדים בזמן הראשון. האם נעשה חישוב במשך כמה זמן היא תוכל לכסות את ההוצאות? ההלוואה היא לעשר שנים. האם בתקופה שבין חמש עד עשר השנים האחרונות תכסה הרכבת את ההוצאות שצריך עתה להשקיע?

בתמנע עובדים כ- 300 פועלים שרובם באים מהצפון. האם נעשות פעולות כדי שאותם פועלים ישתכנו במקום - בתמנע או באילת? האם ניחנה הכשרה מקצועית לאותם פועלים באילת כדי שיוכלו לתפוס את מקומם של אלה הבאים מהצפון?

י. ריפתיין: בעה הדיון על בעיית התעסוקה נתקלנו בשאלת העיירות. הייתי רוצה לשמוע את דעתו של שר הפיתוח על העיירות הללו מנקודת-ראות של פרנסה ליושבים בהן. האם קיים תיאום מספיק ויעיל בין כל משרדי הממשלה בקשר להקמת העיירות ותכנון מבחינות שונות.

בהמשך לשאלתו של חבר-הכנסת קלמר הייתי רוצה לשאול האם חלה התקדמות בקשר להקמת ישוב קבע בסדרום.

א. כהן: מדוע לא חראה הממשלה בהקמת קו הרכבת לאילת השקעה כשם שהיא עושה השקעה בכביש, ולא תקשור זאת ברנטביליות של ההובלה?

י. הראל: בדרך-כלל פיתוח מקומות חדשים במשך עשרות השנים האחרונות בעזרת אמצעי הובלה נעשה הרכה יותר באמצעות כבישים מאשר ברכבות. מהו יתרון של הרכבת לגבי יצירת אפשרויות הובלה לעומת הכביש? כן אני מבקש לדעת, לשם השוואה, מהו אחוז שכר העבודה בהשקעה לק"מ כביש לעומת אחוז שכר העבודה בכלל ההוצאות לק"מ פסי רכבת. לי נראה שהרבה יותר נכון יהיה לסלול כביש נוח שההובלה בו לא תהיה יותר יקרה וגם אחוז שכר העבודה שם יותר גבוה מאשר בהקמת רכבת.

ח. מגורי-כהן: שמחתי לשמוע מהשר שאנו נעזרים על-ידי גורמים זרים בהשקעות חוץ שכה חסרות לנו. אני מבקש לדעת מהי המחשבה בקשר לתעלה שעליה שמעתי עד כה רק ממקורות חוץ.

שר הפיתוח מ. בנטוב: אני שמח שהדבריהם גלשו גם לפיתוח למוות ארוך. אם רוצים שלא תהיינה בעיות של תעסוקה בטווח קצר צריך לעסוק גם בטווח הארוך.

שכחתי להוסיף קודם לכן פרט חשוב בנוגע לאילת. בוחנים עתה אפשרות של הקמת מפעל מלט באילת. מפעל המלט ברמלה עומד בפני הרחבה לשם ייצור מלט לייצוא. השקעה זו מסתכמת ב- 8 מיליון ל"י. לנו נודע הדבר ואנו מענו, שאם המדובר הוא במלט לייצוא הרי המקום המתאים לכך הוא אילת. שם ישנם גם כל המחצבים הדרושים, והיה זה אידאלי להקים מפעל כזה לייצוא ליד הנמל. נעשית עכשיו בדיקה, בכל אופן עקרונית הוחכם שבאם התנאים יוכשרו ייבנה המפעל באילת במקום ברמלה.

לא היו לנו האמצעים הדרושים כדי שנוכל להרחיק-לכת באיתור ובדיקה מדויקת של הזקף האפשרויות בנגב ופיתוח המחצבים שם כדי שנוכל לתת לכך תשובה מבוססת ביותר. אני יכול רק לומר, שיש שורה של מחצבים שלא החלו בהפקתם ויש שורה של מחצבים שאפשר להרחיב פי כמה את הפקתם.

מחצבים שלא החלו להפיק הם - מגנזיום, אבן ביטומינית ומנגן. פוטנציאלים יש לנו בכמויות בלתי מוגבלות. אשר לנחושת - אינני חושב שאפשר להקדים בהרבה את מועד החניעת המפעל. אולם מניחים, לפי פרנספקציות ראשוניות ושטחיות, שיש מרבצים הגדולים פי שנים ושלושה מאלה שאותרו. אילו היו אמצעים לאיתור מידי של המרבצים הנוספים - אפשר היה להתחיל כבר בבניית המפעל השני, אני חושב שבסוף השנה יתניעו את המפעל בתמנע והוא יתחיל לייצר 7,000 טון

לשנה, היינו - בסכום של 6 - 5 מיליון דולר. על יסוד זה אפשר לבנות תעשיות לוואי של חוטי חשמל, אביזרי נחושת וכדומה.

פוספטים יש לנו בכמויות בלתי מוגבלות. אנו נאבקים על העשרה מכנית של פוספטים אלה. הגענו לפוספטים שכורים אחר בתחולה של 22% - 28%. בעולם יש פוספטים עם תחולה של 33%. נעשו נסיונות ותהליכים שונים להעלות את התחולה של הפוספטים. נתברר שאפשר להקניח מתקנים לקלצינציה כדי להעשיר את הפוספטים להעלותם לדמה בינלאומית. כל הדברים האלה אומרים תוספת עבודה ושירותים ואף הרחבת בסיסיהם לכלליים לקליטת אנשים.

עכשיו בודקים הימצאותה של חרסית מיוחדת "חרסית דמות צור", שהיא אחת החרסיות היקרות ויכולה לשמש מקור ליצוא נוסף בכמה מיליוני דולר. יש חול זכוכית שנתגלה ליד דימונה ואשר יכול לשמש מקור לביטוסה של העיירה. אנו מקלימים שם מתקן לרתיצה שיתן חול בעל רמה בינלאומית. יש עוד שורה של דברים שאפשר להתחיל בהם. בודקים עתה מקום בסביבת אילת שיתכן ויש שם אוחו חומר שמשתמשים בו לסיכה בקדוחי נפט. זהו חומר יקר ביותר.

האפשרויות הן גדולות, אבל לצערנו איננו יכולים להתקדם בבת-אחת לאורך כל חזית בגלל חוסר אמצעים. ספרתי כבר על המועצה שתכוון את המחקר הטכנולוגי בה יהיו מומחים בעל שם עולמי שהסכימו להיות לנו לעזרה באמצעות מועצה זו נוכל לקבוע את סולת העדיפויות.

בעיית המזח והנמל - המחצבים ישנם ואפשר להפיקם, אבל תמיד עומדת השאלה של הרנטביליות והמחיר, והללו תלויים באפשרויות ההובלה. אח את הפוספטים שלנו נוכל להביא ברכבת עד לאילת נחסוך סכומים ניכרים, כי יהיה בזה משום קיצור הדרך לאילת ומשם - לאסיה, ובכל אסיה אין פוספטים ואשלגן. הארצות הללו מתעוררות לפיתוח חקלאי, וזה אומר - דשנים. יפן, למשל, משוועת לדשנים.

אין זה נכון כי מוכרחים בחנאים הנוכחיים לעשות העברות ("טרנספימנט"); נכון שעשו העברות כאלו כי לא היו אניות יותר גדולות מאשר בנפת של אלף טון. אולם ליד המזח יכולות לעגון אניות נמקן עד 4,000 טון ואף 5,000 טון, אם הן יותר שטוחות. אניה אחת כזו אנו שולחים מחיפה דרך פנמה ליפן והיא אריכה לחזור לאילת, ואז היא תוכל לנסוע מאילת ליפן בקו קבוע. כמובן שאין להסתפק בזה, ולכן החלטנו להקים רציף זמני לדוברות. עבודה זו חסתיים תוך חדשים.

אנו עובדים בשיתוף עם משרד המסחר והתעשייה כדי להסדיר את תנועת האניות. כיוון שנמל אילת הוא עמוק מאד וקרוב לחוף, הרי אם נצא עם המזח הקיים 5 - 4 מ' פנימה, נוכל להגיע לעומק של 11 מ', ואז תוכלנה לעגון שם אניות בנות נפח של 10,000 טון. אנו חושבים לפעול בכיוון של הקמת ברוך כזו ומתקנים כדי לפתור את בעיית הפריקה והטעינה. חברות הפיתוח, שהן הצרכן העיקרי של הנמל, ביחד עם משרד הפיתוח מייסדיה עתה חברה להפעלת הנמל. במתקנים שיוקמו אפשר יהיה לפרק תפוזרת, גם אותם 150 אלף טון גרעינים לצריכים להגיע מבורמה, באם התכנית תצא לפועל.

אם יימצא הכסף, נוכל במשך 8 - 6 החודשים הקרובים לבנות את המזח הנוסף. ההוצאה מסתכמת ב- 800 - 700 אלף ל"י.

הנמל בא בחשבון להרחבה יותר גדולה וגם לענייני הנפט. אם תצא לפועל התכנית להקמת צינור הנפט בפעולה בינלאומית - והדבר קטור ברשת האירופית - הרי יהיה זה נמל נפט גדול עבור 25 מיליון טון.

מחסני ערובה - אנו בונים את המחסנים הראשוניים. הזמנו מחסני שדה מאמריקה. אנו מוכרחים לחפש סידורים פרובזוריים. התכנית להרחבת המזח כוללת גם בנין מחסנים גוספיים.

על המדוכה של בעיית הרכבת ישבה ועדה משותפת המורכבת מנציגי רכבת ישראל ומשרד הפיתוח והיא הגיעה למסקנות שמטרתה עליהן. אשר לבעיה של רכבת ותחבורה מוטורית - הרי צורך חבר-הכנסת הראל במידה שזה נוגע לטחניה מאוכלסיה מאד המרחקים קצרים; אולם אין נמליה בעולם שפועלים על הובלה מוטורית. כל נמל מוכרח לעבוד עם רכבת שמביאה את הסחורות עד לאניה. זהו מושכל ראשון. ההובלה ברכבת עולה 17 - 16 פרוטה לטון ק"מ, בעוד שמחיר ההובלה במטאיות שלנו הוא 50 פרוטה. התחבורה המוטורית צורכת 60% במטבע חוץ, ואילו הרכבת רק 25% - 20%. האמורטיזציה של הרכבת יוצר ארוכה מאשר זו של תחבורה מוטורית. בחישוביה הללו של מחירי התחבורה המוטורית לא הבאנו בחשבון את החזקת הכביש וההשקעות בו. לעומת זאת הביאה הוועדה בחשבון בחישוביה לא 16 פרוטות אלא 25 - 23 פרוטות, לקחה בחשבון את הרביית והאמורטיזציה. קלקולציה זו בנויה על הובלה של 550 אלף טון לשנה בעוד שלוש שנים. 300 אלף טון פוטפטים; 80 אלף טון אשלג; 100 אלף טון מלח מים המלח ו-70 אלף טון אספקה שונה לאזור. חשבון זה נעשה לפני פריצת הדרך לאילת. לא נבדקו אפשרויות היבוא בקלקולציה של 550,000 טון במחיר של 25 - 23 לטון ק"מ, ובהכנסה זו צריכה הרכבת לשלם את תפעולה, את האמורטיזציה ואת הרביית בשעור של 4,8% בלבד. היא לא היתה צריכה לשלם את ההשקעה, שאותה העריכו ב- 25 מיליון דולר.

2,5 מיליון דולר צריכה המדינה לשלם מכיסה כל שנה כהשקעת יטוד ברכבת. לעומת זאת, בחשבון המשק הלאומי ההפרשים במחירי הובלה ברכבת ובכביש - בלי לקחת בחשבון את הוצאות הכביש - הם בגבולות של 3 - 2,5 מיליון ל"י לשנה. זהו מחצית הסכום בערך שהמדינה צריכה היתה לשלם כפרעון החוב. אין כל ספק שבאם יגדל הייצוא הכללי למזרח, לאפריקה וגם לסייה ואם יגדל היבוא - ומשרד המסחר והתעשייה אומר שהוא רוצה להביא כבר בשנה הקרובה 150 אלף טון סחורה - הרי כל זה מעלה במידה ניכרת את הרנטביליות. אבל בעיקרו של דבר - זה מאפשר את היבוא והיצוא.

מר פרמינגר: מכוננית מאד פרטית לוקחת 100 ל"י לטון עבור הובלה לאילת וחזרה. לאוטוקר אנו משלמים 45 ל"י הטונה, וזהו מחיר דפרנציאלי, מחיר של הפטד הבנוי על כך שבעוד כמה חדשים יהיה כביש.

שר הפיתוח מ. בנטוב: אני רוצה להדגיש שנית, שהבעיה אינה רק של רנטביליות; הבעיה היא אם מנצלים את הנמל אם לאו.

נכון שיפן היא הצרכן הגדול למלח. כיוון שהר מבקשים לקנות פוטפטים ואשלג, הם מוכרחים להתחייב על כמות של מלח. ברור שמלח אפשר להוביל רק ברכבת, לפי המחירים הקיימים בעולם.

הרכבת שם תהיה באופן מיוחד זולה כי היא תהיה בנויה בלי גשרים מחוץ הנחה שאין שם גשרים. הדבר יוזיל בהרבה את ההוצאות וזה גם חשוב מבחינה בטחונית.

אשר לצינור אותו הזכיר חבר-הכנסת גוברין, הרי קבלנו בנדון דו"ח מפירמה אמריקנית "זנזיבר". במידה שהדבר יהיה רנטבילי, הוא בנוי על הנחה שתהיה קואופרציה עם עבר-הירדן. זו בעיה של תנאים פוליטיים מתאימים. ההשקעה היא בסכום של 150 מיליון, ואין כל ביחון שיפתרו את כל הבעיות של ההובלה לא רק של המים אלא של התמיסה הסמיכה. אינני סבור שניגש לביצוע משימה זו, על עוד לא נרחיב את מתקני ית המלח עד למכסימום. יכול להיות שזה יבוא בחשבון בעתיד.

עירות - בתחום שיפוחו של משרד הפיתוח בנגב הדרומי נמצאות כרגע, פרט לאילת, עוד 3 עירות: דימונה, מצפה רמון וכפר ירוחם. אנו מתכננים הקמת עירה נוספת בסביבת ית המלח שהיה מבוססת על עובדי ית המלח, הברום, המכרה ותחנת החשמל וכך על עובדי עירותיה שונים ופיתוח ענף התיירות. חברה מיוחדת משותפת להסתדרות ולחברת התיירות עוסקת בהכשרת התנאים לכך. מתנהל משא ומתן עם ארגוני פועלים על-מנת ליצור במקום בית-נופש חרפי.

העליתי את הבעיה של פועלים מהצפון, אולם בכל-זאת מתגבש גרעין של עובדיה קבועים בחמנע שהם באים להסתכן באילת. משרד העבודה בנה עבורם יותר מ-20 דירות. הכביש מאילת פוחר את הבעיות, אין כל ספק שמשרד העבודה יצטרך להטקיע מאמצים בקשר להכשרה מקצועית באילת. מגבית ההסתדרות בקנדה, שבאה עמנו בקטריה, החליטה להעמיד את אילת כמיטמה לאיסוף כספיה, יש כוונה להשתמש בכספיה לבנין בית-חפר מקצועי עם פנימיה באילת שיהיה מוקדש למקצועות המיוחדת לנגב, כמו - כריה, מלאכת מחשבת, דיג וכדומה.

בדימונה המצב די קשה כי הפועלים מתפרנסים מבניה. אנו ניגשים להקים שם מתקן לרחיצת חול, שקודם חסבו להקימו בבאר-טבע. זהו מפעל ראשון, ואנו תרים אחרי פרנסות נוספות. בנגב הפרנסות יכולות להיות בנויות על מחצבים, מלאכות שונות ועל תיירות.

מצפה רמון נמצא על גדות מכתש רמון, מקום נפלא מבחינת האקלים. כאשר משרד העבודה יתחיל לבנות שם שורה של שיכונים יוכלו להתחיל גם בהקמת הקפה. בינתיים יש שם צריפים. חושבי המקום מתפרנסים מכריית גבס במכתש ומפתחים שם גם שיט. שם יכול להיות מרכז לתיירות, כיהמקום הוא במחצית הדרך לאילת.

בכפר ירוחם אנו בונים אכסניה. יש שם כמה מטקים חקלאיים, אם כי אין רואים למפל בהם. עוסקים שם במחצבים ובמלאכה.

עד כה היה תיאום. קיימת ועדת הנגב ליד משרד הפיתוח שמשתתפים בה נציגי כל המשרדים המעוניינים - העבודה, המסחר והתעשיה, האוצר, הביטחון והפנים.

אנו מתכננים ישוב קבע בסדום. בימים הקרובים תתקיים בנדון ישיבה של כל הגורמים - ההנהלות של שני המפעלים עם משרד הפיתוח והמהנדסים. בישיבה זו תיקבע התכנית להקמת ישוב זה שהוא צורך השעה וגם חשוב לעתיד לבוא. כמובן ששם יצמרכו לדאוג למיזוג אוויר ונופש בגלל חנאי האקלים השוררים במקום.

עד כמה שידוע לי, אין הבדל באחוז שכר העבודה המוסקע בסלילת כביש וברכבת.

התעלה זה רעיון פנטסטי הכולך בהוצאות עצומות. התנאים הגיאוגרפיים אינם מפאטרית לבנות תעלה. לעומת זאת, סידורים נאותים בנמלי חיפה ואילת יכולים להביא פתרון חלקי למצב. יכול להיות שחבילות הדאר מאירופה לאסיה ואפריקה יוכלו לעבור כאן. הדבר יכול לחסוך 3 - 2 ימים.

היו"ר ע. גוברין: אני מודה לשר על סקירתו וחשובותיו לשאלות חברי הוועדה.

הישיבה נעולה.

הישיבה נועלה בשעה 10.20.