

פרוטוקול מס. 25/ג'

מישיבת ועדת הכספים
התקיימה ביום ד', כ"ה בכסלו, תשי"ח - 18.12.57 בשעה 8.45

נ ו ת ה י ם

- חברי הוועדה: היו"ר י. גורי
- י. אפרתי
- י. בדר
- א. בהיר
- מ. חזני
- נ. לוין
- ש. דיין
- י. ספיר

מוזמנים: שר הפיתוח מ. בנטוב.

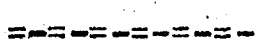
מ. בדר - מנהל משרד הפיתוח.

ד"ר כץ - מטעם הנהלת חברת החשמל.

שר האוצר - ל. אשכול.

סדר-היום: (1) דיון בשאלת העלאת תעריפי החשמל.

(2) שאלות חברי הוועדה ותשובות שר האוצר.



היו"ר י. גורי: אני פותח את הישיבה.

נשמע עתה משר הפיתוח פרטים על מצב חברת החשמל בכלל, ועל התרחש בשדה התעריפים בפרט.

מ. חזני: אני מבקש להציג לשר הפיתוח שתי שאלות: (1) להפתעת הרבה נודע לי בזמן האחרון, שתעריף הסאנור לבתי-כנסת הוא הרבה יותר גבוה מהתעריף שנקבע לדיון פרטי, כמעט כפליים על 100 הקרו"ש הראשונים. אני מבקש הסבר בנדון.

שאלתי השניה נוגעת לחיבור ספעל ים הטלח והפוספטים לרשת החשמל הארצית. נתקלנו בבעיה זו בעת ביקור בסקום בינתיים נודע לי שמתקני החשמל הקיימים הולכים וגרועים, בעוד שהם הולך וגובר. שמעתי שהוכן סקר בנדון. הבעיה היא תקציבית. הייתי לדעת באיזו מידה הדבר הובטח בתקציב 1958/59.

שר הפיתוח מ. בנטוב: את השאלה הראשונה אברר ואמסור תשובה.

אשר לשאלה השניה - חברת החשמל הכניסה את החיבור הנ"ל לתקציב השנה הקרובה, אבל התקציב טרם אושר.

סר הפיתוח ט. בנטוב:

הסיבה הפורמלית שאני מביא דברים אלה לפניכם היא הצעת חברת החשמל ומשרד הפיתוח להעלות את תעריפי החשמל לתעשייה. העלאה זו באה בעקבות הדו"ח של ועדה מיוחדת שיטבה על מדוכה זו והציע העלאה מסויצת של 11%-12% של תעריף החשמל לתעשייה. העלאה תהיה פרוגרסיבית החל מ- 20% ועד ל-6%. לגבי צרכנים המסתמסים במעט חשמל ובאופן ארעי - העלאה תהיה יותר גדולה, כל כמה שמסתמסים יותר בחשמל, כל כמה שהחשמל מהווה חלק יותר גדול במחיר הייצור כן תהיה העלאה יותר קטנה. למעשה חברת החשמל הציעה תעריפים יותר נמוכים מאשר הוועדה. העלאה מסתמסת ב- 11%-12% במסויצת, היינו - מ- 6 פרוטות עד ל- 1,5 פרוטה לקו"ט טעה.

להצעה הזו יש הסתייגות של חבר הוועדה קלסברג, והוא מסתייג בשתי נקודות: האחת - הוא הציע העלאה שווה לכולם, לשיטתו כהיקף קטן ולשיטתו מוגבר בתעשייה. זאת איננו מקבילים. והשנייה, הסדר טיוחד לגבי יצור קרח. זוהי תעשייה המצריכה אחוז יותר גדול של חשמל במחירו של המוצר המוגמר. הוא הציע שנבדיל בין קיץ לחורף, דבר אשר יקל טאד על יצרני הקרח. אנו נוטים לקבל הסתייגות זו.

מדוע הבאנו הצעה זו? הסיבה המכרעת שהכריחה בטנה האחרונה להעלות מספר תעריפים - זוהי האחרונה בסדרת העלאות - זו הקפיצה העצומה במחיר הדלק שבאה כתוצאה מסתימת תעלת סואץ. לפני שבנינו שילמה חברת החשמל 39 ל"י לטונה דלק, ואילו עכשיו היא משלמת 55 ל"י הטונה, היינו ב- 40% יותר מאשר לפני מבצע סיני. תוספת זו היא לגבי 40% מההוצאות.

הסיבה השניה היא - הסינוי הפנימי בטונה של צריכת החשמל. בדרך כלל נהוג בעולם, וכך גם אצלנו, שהצריכה הביתית והמסחרית, המהווה בעצם 35% של הצריכה הכללית, לכניסה 60% מכלל ההכנסה. הקילווט הנצרך על-ידי הצרכן הביתי משלם חלק של ההוצאה לתעשייה והחקלאות. הדבר נבדל על העקרון לפיו נובים את תחנות החשמל לפי השיא הדיוט בטחיל מספקה ביתית (כאילו לא היתה תעשייה וחקלאות) ואז מסתמסים בשעות שמתחת לשיא בחשמל לתעשייה וחקלאות, וכך קילווט החשמל הוא יותר זול. הדבר איננו שרירותי, אלא יש בזה הגיון. אולם בעקבות ההגבלות שהונהגו בזמן מבצע סיני ירדה הצריכה, אנו הנהגנו תעריפים פרוהיביטיביים. אמרנו שלא נגע באותם 40 - 50 הקילווט הראשונים שהם שווים לכל נפש, אבל מי שירצה להשתמש בתקופה זו בכמות יותר גדולה - ישלם גם יותר. התוצאה היתה כפולה: 30 אלף צרכנים עברו משימוש בחשמל לשימוש בגז; הפסדנו הרבה מאד דוקא כאלה אשר הרבו להשתמש בחשמל. אנשים התרגלו לצרוך פחות חשמל, בפרופורציה חלה ירידה גדולה של הקילווטים המכניסים לעומת הקילווטים הבלתי-מכניסים. זוהי הסיבה השניה שהכריחה אותנו לחפש דרך לכיסוי הנישון.

והסיבה השלישית: בזמן שהעלינו באופן תלול את התעריפים בגלל תוספת הדלק בתקופת מבצע סיני ולאחריה לצריכה ביתית ומסחרית, שעשענו עצמנו בתקווה שהמחירים ירדו ואמרנו, שלא כדאי להכניס שינויים בתמחירים לחקלאות ולתעשייה. העלינו להם את התעריף בפרוטה לקילווט וקיווינו שתוך זמן קצר הדבר יחזור למסלולו. המצב לא חזר למסלול, ולכן נאלצנו באמצע תקופת ההסקיה להעלות את התעריפים, ויותר מאוחר - גם להעלות בסידה מסוימת את התעריפים לתעשייה.

אצלנו שונה המצב לגבי ארצות אחרות. בעוד אשר בארצות אחרות משלמים הרבה עבור המינימום ועבור צריכה נוספת מעל המינימום משלמים פחות כדי לפתח את הצריכה בחשמל, אצלנו אין עדיין הון השקעה מספיק כדי לנוכל לעודד את הצריכה הפרטית. אנו חייבים לספק חשמל לחקלאות ולתעשייה, ועלינו להגוב לכך שהצריכה הפרטית על-חשבון החקלאות והתעשייה תקטן עד שיהיו לנו פקודות השקעה מתאימות.

שר הפיתוח - ס. בנטוב

עקב הסיבות הללו היתה טכנה שאנו ניסצא

בגרעון של 4 מיליון ל"י. נעשתה פעולה והאוצר הסכים להחזיר לנו חלק מהפרש במחיר הדלק. החזרה זו וכן העלאת התעריפים לחקלאות ולתעשייה צריכים להצטרף יחד כדי לכסות את הגרעון. גם לו רצינו לחפש מקורות הכנסה מהתעריפים הביתיים, זה איננו ניתן כיום מכיוון שכל תוספת תוריד את הצריכה והמכה תהיה כפולה. עשינו גם הנחות, כמו ההנחה לבני בעלי מקררי ספיגה.

אני חוזר לענין הקשר בין מחיר הדלק לבין

מחיר החשמל. החישובים היסודיים אצל התעריפים היו בנויים על 24 ל"י לטונה דלק. אחר כך כל תוספת היתה מבחינת תוספת של יוקר דלק כיום אם נחשב את ההפרש בין 39 ל"י לטונה דלק לעומת המחיר של 54,5 ש"ח שאלמים עכשיו, הרי זה הבדל של 7 מיליון ל"י, סכום שעלה לחברת החשמל לגבי מה שהיה קודם לכן. לא הכל אלא רק חלק חזר בצורת תוספת דלק שהטלנו. הקשר בין שני החשבונות הוא, שכל הורדה או עליה במחיר של טונה דלק בשעור של 2,5 ל"י - מוסיפה או מורידה פרוטה אחת ממחיר החשמל לחברת החשמל.

בינתיים מחיר הדלק החל לרדת והוא עכשיו

ירד למחיר יותר נמוך ממה שהיה לפני מבצע סיני, למטה מ- 39 ל"י. הטון 3 - 2 ל"י פחות. גם מחירי התובלה ירדו, ואנו משיגים מחירים מתחת למחיר העולמי, אבל גם המחיר העולמי ירד. נמצא שחברת החשמל בעצם משלמת כיום בין 9 - 8 מיליון ל"י יותר מאשר הדלק עולה לממשלה במחיר עצמי. ההפסדים של תקופת מבצע סיני שולמו, ונוצר מצב של הכנסה פיסקלית חדשה לאוצר שבעצם היתה בלתי-צפויה מראש, בגובה של 9 - 8 מיליון ל"י - אם אני מדבר על חברת החשמל בלבד.

י. ספיר:

הדלק שחברת החשמל צורכת במחיר שהיא משלמת לאוצר משאיר לאוצר, לעומת המחיר העצמי שהוא שילם, סכום של 8 מיליון ל"י? מה יהיה הסאזן ל- 31.3.58?

שר הפיתוח ס. בנטוב:

אינני יכול להשיב על כך כי איננו מסווגים על רכישת דלק זעל החשבונות הפנימיים/המחיריים. מטלמת החברה כיום - ואינני יודע בדיוק כמה חדשים היא מטלמת זאת אם נקח את המחיר של היום ונכפילו בשנים-עשר יצא, שההפרש בין מה שחברת החשמל משלמת לבין מה שהדלק עולה לאוצר מתבטא ב- 8 מיליון ל"י. (י. ספיר: מהו אחוז תצרוכת הדלק של חברת החשמל מכלל התצרוכת?) בערך שליש מתצרוכת הדלק בארץ. בכסף זה הרבה פחות, בכמות זה שליש.

הענין מעמיד על סדר-היום את הבעיה - ואנו

נרון על כך בטמטלה - מה צריכה להיות טדיניות הדלק לגבי חברת החשמל ומה תהיה טדיניות החשמל? כי לפי השקפתנו, השקפת משרד הפיתוח, אנו מעונינים בשני דברים: אנו מעונינים גם בחשמל זול, מבחינת פיתוח התעשייה והחקלאות; אנו מעונינים שהחברה תהיה רנטבילית.

י. ספיר:

אם מחיר הדלק ירד ב- - 7 מיליון ל"י, האם אפשר יהיה לכסות את הגרעון?

שר הפיתוח ס. בנטוב:

המחיר שאנו משלמים גם איננו צודק כיוון שנהוג בארץ, שעל חטרי-גלם לתעשייה לא חלים מכס והיטלים סיוחדים, ונפס הוא חוטרי הגלם של חברת החשמל.

עמדתנו היא - ואנו מציעים זאת לממשלה -

שחברת החשמל תשלם את המחיר העצמי של הדלק, אותו סכום שהיא היתה צריכה לשלם אילו היתה קונה את הדלק בשוק החפשי. שנית, אמנם היינו חייבים במידה מסוימת להוריד את תוספת הדלק - ואינני אומר שצריך להוריד את כל התוספת ולחזור למצב הקודם, כי המחירים היו יותר סדיר נפוכים - אבל לו היינו מתקנים בכמה דברים, הדבר היה מתבטא ב- 3 - 2 מיליון ל"י. הרווח היה חוזר לממשלה בצורת מס הכנסה, בצורת

שר הפיתוח ס. בנטוב:

טס הכנסה על דיבינדה סניות חברת החשמל. ואז החברה היתה רנטבילית והיו לנו סיכויים גם להוציא אמיסיות לאמריקה ולקבל סיכון לא מבוטל כדי לבסס את החברה.

אשר לתעריפים שאנו עכשיו מציעים, כיצד יטפיע הדבר על מחירי הטוצרים? לפני רשימה של אותן תעשיות בהן החשטל תופס מקום יחד נכבד. לגבי שמן מאכל, טרגרינה - החשטל טהווה 0,2% - 0,4% טסחיר הטוצר; סויה, בטנים בלי קליפה - 0,5% - 0,8%; סלט (אם נביא בחשבון את הטלט לצרכן, סלט בתוספת בלו) - 2,4%; סלט בלי בלו - 6,7%. האחוז הגבוה ביותר הוא לגבי קרח, פה החשטל תופס 9,3% טהוצאות הייצור. לגבי קרח זוהי תוספת של 1/2%, או 3 - 2,5 פרוטות על בלוק קרח שעולה 510 פרוטה, לפני גם רשימה של התעשיות השונות בארצות-הברית, ובכל המקומות ההפרש איננו עולה על שלנו. הטכסיטום הוא לגבי סלט - 5%. יתר התעשיות - פחות מ-5%. העלאה הטוצעת אצלנו בשעור של 11%-12% (ברוב המקרים - 6%) טהווה חלק כמעט אפסי במחיר הייצור.

שאלנו עצמנו: האם אנו יקרים או זולים ביחס לארצות אחרות? כדי לענות על שאלה זו עשינו השוואה עם דטרויט בולטן - ערים שבהם יש תעשיות; לקחנו כהשוואה שני מקומות טנגליה וכן את פרסיי, שם יש גם מפעלים הידרוליים. והנה מתברר שגם אחרי העלאת התעריפים אנו נהיה יותר זולים מניו-יורק, נשתווה עם דטרויט, נהיה קצת יותר יקרים מקליבלנד ובולטון. אנו מסלמים - 55 ל"י טון דלק ואילו הם - ט - 19 עד 34 ל"י הטובה. מבחינה זו יש לנו יתרון גדול, אבל כטובן שהרווחים שלנו יותר קטנים.

י. ספיר: לו חברת החשמל היתה מסלמת אותה דיבינדה, האם היינו יכולים לעמוד במחירים כאלה? למעשה טישהו מסלם את ההפרש.

שר הפיתוח ס. בנטוב: אם אני לוקח את ההפרש במחיר הדלק, כאשר דטרויט מסלמת 20 ל"י הטון ואילו אנו 55 ל"י לטון - הרי יש פער גדול לרווחים.

זה ביחס למחיר החשמל. המטנה לטנהל שלנו ניקר בהולנד מטעם האו"ם וכן בגרמניה, צרפת ואנגליה, באותן תעשיות שעוסקים בהן, תעשיות כימיות, ובכל המקומות הללו התעריפים הם יותר גבוהים.

אתם צריכים לשאול, ובצדק, הרי הנפט איננו אלמנט יחידי במחיר החשמל, מה עושים לגבי אלמנטים אחרים? רצוני למסור סקירה קצרה בנדון. המחיר מורכב משלושה אלמנטים: כמות הדלק ליחידת חשמל; כמות העבודה ליחידה; האטורטיזציה ליחידה.

אשר לכמות הדלק ליחידת חשמל: אנו נמצאים מתהליך של מעבר מטורבינות ישנות לטורבינות גדולות ומודרניות. זה אומר - ירידה גדולה בתצרוכת הדלק לקילווט. אם בטורבינות הישנות הטמוצע היה 450 גרם לקו"ש, הרי בטורבינות חדשות אפשר להגיע ל- 270 גרם לקו"ש, זהו מעבר מטורבינה של 6000 כ"ס לטורבינה בת 75,000 כ"ס. בשנת 1951 השתמשו בממוצע ב- 444 גרם לקו"ש, ואילו בשנת 1956/57 - ב- 367 גרם. הציוד החדש מקטין את התצרוכת בדלק ובתקופות לא של שיא אפשר להשתמש בציוד חדש בפרופורציה יותר גדולה, היינו - להעמיד ציוד ישן. אם נצליח להגשים את התכנית ב- 1961, נגיע לתצרוכת של 342 גרם לקו"ש ונדוויח פרוטה וחצי לכל קו"ש, רק בירידת כמות הנפט שמשתמשים בה ליחידת חשמל, אם נפעיל את הטורבינה של 65,000 כ"ס בחיפה.

א.ד.

שר הפיתוח ס. בנטוב:

עבודה - לדעת כולם היה מספר העובדים בחברה
 כאשר קיבלנו אותה גבוה מדי. זו הייתה ירושה שקבלנו מתקופת טר רוטנברג.
 עמדנו בפני הכעיה - כיצד לייעל את האלמנט של העבודה. לנו לא נראתה
 שפיטורים יהיה בהם תועלת או שיהיו ריאליים. כיוון שחברת החשמל
 עמדה בפני תהליך של פיתוח והרחבה אסרנו, שאת כוח העבודה שיטנו ארזך
 "לפתוח" על תפוקה הרבה יותר גדולה. התקנו חוקה לפיה אין מקבלים
 אף עובד אחד לחברת החשמל, ונדסה לי שהדבר נשמר; פרט לקבלת
 10 מהנדסים מקרב עולי פולין שקבלנו אותם לנסיון, לתקופת מעבר,
 סדווחת חברת החשמל שלא נתקבל אף עובד אחד. לעומת זאת, פוטרנו כ-500
 עובדים זמניים (בחשבון של ימי עבודה המספר מגיע ל-415), חלק מהם
 אטנם עבדו בעבודות הקסה, אבל חלקם גם בתפעול הכללי. אנו מעריכים
 שבערך 40% מהם יוצאים מחשבון התפעול ולא הפיתוח, והדבר מסתכם
 בערך ב-95,000 ל"י לחודש, או בקרוב לפיליון ל"י לשנה. המגמה שלנו
 היא "לפתוח" את כוח העבודה הקיים על תפוקה יותר גדולה ב-20%. זוהי
 המטרה בשלב הראשון. אם נכפיל את התפוקה במשך ארבעת השנים.
 הקרובות, הרי יעבדו בחברה 6,000-7,000 איש במקום $4,500 \times 2$.
 זה יוריד את יחידת העבודה ליחידת חשמל מבלי לגרום לסיבוכים
 קטסטרופליים. אנו מגשימים זאת כבר בסוקריר, שם צריך להפעיל
 את שתי הטורבינות בשנה הקרובה ולהוסיף 120 איש. כל אותם 120
 העובדים יבואו מהצוות הקיים של החברה, בתוכם יש כבר 60 איש
 שנתקבלו לפני שנתיים למטרה זו ואומנו במשך הזמן. אבל 60 עובדים
 בכל-זאת מוצאים מעמדות אחרות. הדבר איננו פשוט, הוא כרוך בקסיים
 של העברת אנשים והתאמתם. אבל אנו רוצים לשפור על כך בתקיפות ולא
 להיכנע ללחץ קשיים שונים שהם מוצדקים כשלעצמם.

בעיה אחרת היא שאלת השעות הנוספות. מצאנו
 שהשימוש בשעות נוספת במסגרת החברה היה יותר מדי ליברלי והכביד על
 האלמנט של עבודה לא רק מבחינה זו כיוון שכל שעה נוספת עולה
 הרבה יותר, וש גם ענין של שבתות וחגים.

(אחרי-כן רשמש א.ס.)

בענין זה של שעות נוספות הגענו לידידה של 22%. אם קודם לכן היו השעות הנוספות 9,4 ככלל השעות, הרי עתה הם ירדו ל-7,7, ואנו עוד תקווה כי נגיע ל-5%-6%. אם נשווה את ספטמבר איתקד עם ספטמבר יבנה זו נראה כי הגענו לקיסוף של 79 אלף ל"י לחודש.

ידידה זו באה כד בבד עם עליה ב-6% של התפוקה בחשמל. התפוקה של החשמל הוסיפה לנו סיליון וסמיתים אלף ל"י הכנסה, שהיה בה כדי לכסות יחד עם הקיסוף בשעות נוספות את עלית השכר שבמה עם גידול האינדקס.

אשר ליעול כוח אדם. הוקמה טועצה מרכזית ליעול בכל הסניפים ובכל המקצועות. התחלנו ללטוד את הדו"ח של החברה הסטריקנית שעשתה בענין זה סקר עוד לפני כשלוש שנים. סקר זה הוקפא. סר רוטנברג לא העריך כנראה את הסקר הזה.

אשר להוצאות כלליות. נעשו טידורים כדי לצמצם עד כמה שאפשר את השימוש במכוניות. נבדק ציוד העבודה הטיכני, וחלק מסבו הוצע לטכירה כי נמצא טיור. נבדקים עמה כמה וכמה שירותים, ביניהם גם ביטוח. אנו תקווה כי נגיע לחסכון רב בהוצאות הביטוח על ידי הוזים יותר טובים.

אלה הם הדברים שנעשו בכדי להוריד את ההוצאות הכלליות והוצאות העבודה ליחידת חשמל.

לעומת זאת עומדת בעיית הפחת הנמצא בקו עליה מהסיד. אנו מרבים להשקיע סכומים במכונות חדשות העולות הרבה יותר כסף מאלה שהיו לנו. כל כמה שטגדילים אנו את הציוד - האפורטיזציה גדלה. ואם בשנת 1954, כאשר הכנסנו את התחנה הנוספת בתל-אביב, היה הפחת 3,2 פרוטות לקילוטר שעה, הרי בשנת 1955-56 לאחר שהופעלה התחנה עלה הפחת ל-5,6 פרוטה ובשנת 1957-58 - ל-7,7. אנו חושבים שבשנת 1961 נגיע ל-13,4 פרוטה.

עם התיקון החדש בפקודת מס ההכנסה, הפרשה שינוי אחר של החישוב, נוכל לקטץ חצי פרוטה לפחת. אני רוצה לומר, שבחוק החישובים האלה כלול גם פחת על הוצאות בטחון, והשאלה היא: אם אלה צריכות לרבוץ על חברת החשמל, האם על חברת החשמל לשאת בכך, או שאין זו מלא הוצאה בטחונית כללית של המדינה.

אם נשווה את החסכוניות לעומת הפחת הטובבר, הרי משנה זו עד לשנת 1961, החסכוניות יתבטאו ב-1,7 והחסכון בהוצאות העבודה ב-3,6 פרוטות יחד 5 פרוטות, לעומת פחת שיעלה מ-7,7 פרוטות ל-13,4 פרוטות, כלומר 5,7 פרוטות. היינו עליה של 0,7 פרוטה. אם מוריד מזה את חצי הפרוטה שתבוא על ידי החוק החדש - תהיה העליה במחירים של היום 0,2 פרוטה.

אני עוברה לתכניות הפיתוח. אחד היסודות החשובים היה בהכנסת הטורבינות החדשות לפעולה בשנת 1961. הכוונה לטורבינה הראשונה שצריך להקיטה בחיפה ותיתן 75 אלף קילוטר לשעה.

מה תחזית התצרוכת בשך 4 השנים האחרונות? השתדלנו לקחת את כל האלמנטים של התצרוכת וליצור לעצמנו תמונה. קודם כל ביחס לשימוש ביתי. לא ניקח על ידינו בחשבון שינוי סטרוקטוראלי בשימוש הביתי, כמו הכנסת טיזוג צוויר. עשינו את הכל לפי הסטנדרטים קיימים. אנו טוענים שיהיו עד אז חיבורים נוספים מ-34 עד 39 אלף יחידות דיור ליבנה לעומת 33 אלף ליבנה בשנים האחרונות. זה אומר ביקוש נוסף לשנה של 3000 קילוטר.

אשר לחלק הסחרי, מנסדות צבור ועוד. מוספת של מ-3000 עד 4000 קילוטר לשנה.

ביחס לחקלאות ואספקת מים. קבלנו סטפריה טתה"ל. עד שנת 1961 נדרשת מוספת של 35 אלף קילוטר. כיום הם ששתטלים ב-110 אלף קילוטר.

תעשייה ובלאכה. בשנת 1954 נוספו 438 מפעלים. בשנת 1955 - 372 מפעלים. בשנת 1956 - 302 מפעלים. מזה 90% בתי טלאכה הצורכים עד 2000 קילוטר שעה לחודש ו-8% הצורכים יותר, שהם בבחינת תעשייה יש להניח שהמוספת תסתכס ב-325 מפעלי טלאכה ו-25 מפעלי תעשייה לשנה, או

1300 מפעלי מלאכה ו-100 מפעלי העשייה נוספים עד לשנת 1961, מה החישוב
למפעל? גם מה אנו לוקחים בחשבון עליה למפעל לגולגולת של צריכה העייתית
וגם עליה לפועל העטוק. התהליך הוא של מעבר מתעשייה טהור זעירה לתעשייה
יותר מפותחת ויותר טורנית. אם לשל לגולגולת של אוכלוסיה בשנת 1952
השתמשו ב-111 קילוט שעה, הרי בשנת 1955 השתמשו ב-168 לגולגולת,
ובשנת 1961 נגיע ל-225 לגולגולת לתצרוכת העייתית. החישוב הוא טהור
צנוע. יש בידינו מספרים על ארצות אחרות. בנוורווגיה - 3500,
בלגיה - 900, שווייץ - 400, ואילו אנו מסתפקים ב-225.

החישוב השני: בשנת 1952 - 1770 קילוט שעה
לפועל, בשנת 1954 - 2400. לעומת זאת בבלגיה - 6000, בשווייץ - 5200
ובאיטליה שבדומי אינה ארץ מפותחת מבחינה העייתית - 4600, ואם לעומת
4600 של איטליה אנו לוקחים בחשבון תוספת של 3000, אין זה אלא צנוע
ביותר.

אנו חושבים שכל זה יצריך בטכונת הצנועה הזאת
תוספת של 53 אלף קילוט ל-1961.

י. ספיר:
האם זה נכון שהגידול בתצרוכת בחשמל הוא תמיד
יותר מאשר הגידול בייצור? היינו, גידול
הייצור הוא קטן מהשימוש התעשייתי בחשמל?

שר הפיתוח מ. בנטוב:
יכול להיות. איני יודע. אין לנו חישוב של
תחזית הייצור.

יש מפעלים אחדים שהם מבחינת תעשיות גדולות,
כמו: קרית מלדה, הרחבת "דשניט", זהורית, מלט, נייר, מפעלי פשרד הנסחון
ואחרים. אלה הם מפעלים שברובם צורכים הרבה חשמל, והחישובים מסתכמים
בתוספת של 125 אלף קילוט.

לאחר שערכנו את כל החישובים האלה פורטטה
הכניית של פשרד המסחר והתעשייה לעשות טאקס מיוחד כדי להרחיב את התעשייה,
ותכנית זו מדברת על הקמת 600 מפעלים ולא טאה בלבד. לפי החישובים שלנו,
אי אפשר יהיה לבצע את התכנית אלא על ידי תוספת של 75 אלף קילוט.

אם אסכם את כל המספרים הללו נגיע לתוספת של
268 אלף קילוט, טעה ועד לשנת 1961, לא כולל את התכנית הנוספת של
פשרד המסחר והתעשייה. ביחד עם התכנית הזאת - 343 אלף קילוט.

אשר לאפשרויותנו המכטיסליות, אנו הקרה לסיים
בקיץ 1958 את שתי הטורבינות הנוספות בטוקריד. בשנת 1959 - עוד טורבינה
אחת של 50 אלף. בשנת 1961, אם נתחיל מיד בעבודה, הטורבינה בחיפה של
75 אלף.

באלטרנטיבה הזאת שנתחיל מיד בעבודה ולא יהיו
כל עיכובים כספיים להקים את התחנה בחיפה, נגיע לגוען של 61 אלף עד
118 אלף אם תוגים התכנית של פשרד המסחר והתעשייה. אם לא נתחיל מיד בפעולה
ונדחה את בנין התחנה החדשה, היינו בשנה התקציבית הקרובה נקטץ 7,5 מיליון
נגיע בשנת 1961 למצב טהור קסטרופאלי של גרוען מ-120 אלף עד 195 אלף
קילוט, ועוד לא ידוע מה יהא המצב בשנת 1962-63.

הפרש בין התחלת הקמת התחנה בשנה זו, ויש לזכור
שכל הציוד כבר הוזמן ויהיה צורך לאכסנו ולשמור עליו, לאי-התחלת הבניה
אינו מסתכם ב-7,5 מיליון ל"י אלא, כי האיחור בשנה אחר הפרש בהוצאות
הקמה, הפרש המסתכם במיליון וחצי. גם הפרש בולק, 60 אלף טון, מסתכם
במיליון וחצי וכן תהיה רבית ומסורטיזציה על הציוד שיגיע בטך של 2,5
מיליון. לעומת השקעה של 7,5 מיליון ל"י אנו נפסיד 5,5 מיליון ל"י.

הי"ר י. גורני:
שמענו את סקירתו של שר הפיתוח. המסך הדיון
יתקיים ביום ג' בשעה 9.00.

ענה נשמע תשובותיו של שר האוצר על השאלות שכבר
נשאלו, ולאחר מכן - יציגו חברי הוועדה שאלות נוספות.

שר המוצר ל. אשכול: שאל חבר הכנסת חזני בענין הקווים בנוב - דיסונה. הענין ידוע. לענין זה דרוש סך של ששים אלף דולאר ומיליון טאטים אלף ל"י. משרד הפיתוח יצטרך מיסוד להחליט על סולה עדיפויות: ראשון-ראשון ואחרון-אחרון.

שאל חבר הכנסת לזין בענין הסוכר. התצרוכת הסוכר בתקופה המתחילה ב-1.4.57 עד עתה היא: יש לחלק את התצרוכת ל-4: סנות, תעשייה, מוכר חפשי ביוק האפור ותעשייה יצוא. לסנות - 23196 טון, לתעשייה 10243 טון, למוכר חפשי ביוק האפור - 3222 ולתעשייה יצוא - 1334 יחד 37995 טון סוכר במסך 8 חדשים.

ד. חזני: כמה יוצרת עפולה?

שר המוצר ל. אשכול: 4-5 אלפים טון. על כל פנים הם חושבים שכבר עלו על דרך הטלן.

המחירים - לסנות - 225 ל"י, לתעשייה יצוא - 115 דולאר ו-35 ל"י. לתעשייה - 600 ל"י. ומוכר חפשי - 1300 ל"י.

אלה הן שתי השאלות שישאלתי.

א. בתיר: מה הערכת המסילה על המכירה המסלית ביוק החפשי של הסוכר האפור?

שר המוצר ל. אשכול: איני יודע בדיוק. אני חושב ש-5000 טון.

א. בתיר: מה חושבת המסילה לעשות כדי לסתום את הפירצה?

שר המוצר ל. אשכול: אולי אפשר יהיה להיעזר בסוכר גבישים, שהוא בלבד יימכר ביוק החפשי. אנו מחפשים דרכים ויושבים על הסדוכה הזאת ובודקים את הענין.

א. בתיר: לפי דברי שר הפיתוח ירדו מחירי הדלק בעולם וכן גם מחירי התובלה. הייתי רוצה שתאמר יבוא לפנינו את השכון הדלק ואת הצעותיו לגבי הסדר ענין הדלק והמחירים עוד בשנת תקצ"ב זו 1957/58 וכן לגבי 1958-59.

עד כמה שידוע לי אין עומדים להכניס לתקציב הסנה הבטה סך שימפטר התחלת העבודה בחיפה. השאלה היא: איך נענה על הפער שבין תחזית התצרוכת ובין תחזית הייצור?

ידוע לנו כי קיימת באוצר מחלקת פיקוח. היכול שר המוצר להגיד לנו מה הפעולות הנושאות בחברת החספסל בקשר עם צמצום המבגרון ופיטורי פועלים? שמענו פה את הערכת משרד הפיתוח, מולם השאלה היא מה הערכת משרד המוצר.

א. הרצפלד: שנה שנה נסמעת סביב לשולחן הזה הדרישה להקים בנינים לבתי המיפס. האם יבוצע הדבר בתקציב שנה

היו"ר י. גורני: אני רוצה להזכיר לחבר הכנסת הרצפלד, ששר המוצר הודיע בזמנו, שאם התכניות תסתיימנה - לא תהיה כל מניעה ממנו.

א. הרצפלד: פורטט בעתונות כי עומדים להקים בניני ענק בשיכונים, בנינים של אסונה עד 11 קומות. שמענו מנציגי עמידר כי קשיי סכירת בנינים גדולים מסותפים הם רבים. אני מתנגד לבניית בניני ענק אלה. קשה לעלות סדרגות כה רבות.

אנו סרתיבים את שטח הבנייה, שטח השיכון, מחוץ לעיר ועל ידי כך גוזלים יסחי חקלאות, בה בשעה שיפנו היא שומטה ומפטר להקים בה בתים רבים.

ז. ספיר: כמה יעלה הסוכר בפועל מתוצרת הארץ בתוך סקלת המחירים שראיתי לפני.

בקשר עם ענין הדלק לחשמל, לאור המספרים שנקב בהם שר הפיתוח לגבי חברת החשמל בתצרוכת שלה, ההפרש בין הוצאת הדלק לחברת החשמל במחירים הקיימים לבין המחיר שעולה בפועל, ההוצאה מסתכמת בין 7 ל-9 מיליון ל"י. השאלה היא, לגבי כל הדלק שהארץ צורכת, מה הוא הרווח של המוצר מולק לאור המחירים היום?

התכניות לגבי השנה הבאה טביחות כחשבון עליה. שטענו שאין למפות ליותר מ-30 אלף איש. האם האינפורמציה הזאת נכונה, ואם כן - מה השפעתה על כל מבנה ההתפתחות המשקית והתקציבית?

ס. חזני: ביחס למחירי הדלק בכלל ולא רק לגבי חברת החשמל טלמי הדלק היקר כבר נגטר. לכאורה צריכים היינו להיות עדים להוזלה. מדוע לא מורגש הדבר?

ענין השימוש בנפט על ידי מוניות. האם השיקול הפיסקאלי שמינו מגיע ל-5 מיליון ל"י שווה בנזק המלך?

לשאלתו של חבר הכנסת הרצפלד ביחס למבנים של בתי המלפפס ברצוני להוסיף: גם מיבנים בשביל בתי הדין הרבניים. האם אפשר לייסוע ספרי שר המוצר אותה הבטחה שנתן לגבי בתי הדין בכלל גם לגבי בתי הדין הרבניים?

הוקמה הינה קרן שיומפת בין משרד הפיתוח ומחלקת ההתיישבות אשל הסוכנות בענין שיקום סקרים טוציאליים בישובי עולים. הענין אינו טבוע כהלכה. הכסף אינו טנוצל.

ג. לוי: איזה אחוז מהרוח הסוכר בסל המזונות? איך משפיע העלאת מחיר הסוכר על האינדקס?

שמעתי שאיגוד המו"לים כי חסר היה להם נייר ועל כן קיבלו רשיון להביא נייר מחוץ לארץ. הכמות - 500 מלף טון. כשהגיע הנייר הוברר כי מחירו קטן ממחיר הנייר הטייפר כאן ב-120 ל"י לטון. האוצר הטיל על איגוד המו"לים את ההפרש הזה. השאלה היא: אם במקרה של עליית מחירי הנייר בעולם יחזיר האוצר לאיגוד המו"לים את ההפסד?

אני רוצה להסב את תשומת לב שר המוצר ללחץ בו נתונים העתונים מצד בעלי דפוס הרוצים להעלות את מחירי ההדפסה ומעובדיהם בהעלאת מחיר העמון. יתכן והפרש זה היה טקל עליהם להישאר בגבולות המחירים הקיימים היום.

י. קרנצון: קראנו בעתונות על תכניות להקטת מפעלי סוכר נוספים. הנכון הדבר?

שר המוצר ל. אשכול: לא אוכל לענות עתה על כל השאלות שנשאלתי. אין בידי החומר. כמה מן השאלות טעונות בירור יסודי.

המחלקה לפיקוח עדיין בחיתוליה ואי אפשר עוד להיעזר בה. גם אני טעונין בזרוע זו, אולם עליה לצטוח ולגדול.

אשר לתקציב החשמל. אין ספק שאייעץ לחברת החשמל לעמוד על רגליה העצמיות. לפי מקורות ההכנסה שלנו לא נוכל לשאת בכל העול. על חברת החשמל להגיע לאיזון. נכון שהרכב ההנהלה והכנסת מבשים מתוך הסדבא הועילה, אולם טרם הגענו להישגים של ממש. בטידה ויורחב המפעל - ההישגים יגדלו ויורכו.

עד כה הוצאנו 32 מיליון ל"י, יותר ממה שהיה לנו בתקציבים שלנו. בתקציב החדש יופיע סכום הבא לכסות הוצאות שכבר הוצאו על חברת החשמל לעמוד על רגליה היא.

בענין בניני בתי-המשפט - העיכוב אינו טצלנו. לצערנו עלינו להפטיק עתה. הישיבה נעולה. היו"ר י. גורי: