

פרוטוקול מס' 169

מישיבת ועדת הכספים, ביום ה' כח' באדר תשי"ח
20.3.58 - שעה 09.00

בכחן:

- היו"ר י. גורי
- ש. דיין
- מ. חזני
- ש. יוניצ'מן
- א. כהן
- ז. סוזאייב
- י. ספיר
- מ. קלמר
- י. קרנסון
- ח. רובין

מוזמנים:

- שר הפיתוח מ. בנטוב
- מ. בדר, מנהל כללי - משרד הפיתוח
- מר אשכנזי - משרד הפיתוח
- ד. בן-דרור - משרד האוצר
- ד"ר קטרון - משרד המשפטים
- י. וינר - משרד האוצר
- ש. בזק - מזכיר הועדה.

סדר היום: (א) תקציב משרד הפיתוח

היו"ר י. גורי: ברצוני להעלות שאלה כללית, שכבר נשאלה, והיא: מה הם דרכי הפיקוח של משרד הפיתוח על אותם גופים שהם במעגל הפיקוח שלו וגם נהנים מהלואות ששייכות לסעיפים שמניתי. וכשאני מדבר על דרכי פיקוח, מסתבר שיש גם תחומים של סמכויות בין משרדים, והשאלה היא כיצד נקבעו תחומים אלה.

י. קרנסון: בעמ' 446 בדברי ההסבר כתוב כי מה"כ העובדים ב-57/58 היה 187 ואילו ב-58/59 - 140.

מ. בדר: בשנה הקודמת משום מה נכללו עובדי הקבוצה הגיאופיסית בתקן המשרד. בגלל הסדרים שהיינו מוכרחים להגיע אליהם עם מכון ויצמן, וגם משום שרצינו לעשות מזה גוף קבוע ולהרים את מצבו ואת ערכו, ארגנו את הקבוצה תחת השם "מכון גיאופיסית" כחברה, ולכן 40 וכמה עובדים אינם מופיעים יותר, כי הם הופיעו רק כפיקציה גם בשנה שעברה. היו במכון 52 איש.

י. ספיר: (א) באיזו מידה עובדת המחקר הקשור בפעולות המשרד אינה מפוצלת, דבר העלול להיות מקור לחוסר ריכוז ויעול, נוסף על הוצאות מיותרות? מהי מידת הקואורדינציה וסי מרכז זאת, והאם אין כפילות בעצם המחקרים שנעשים ע"י המשרד או ע"י גוף אחר? (ב) בעית קיומם של גופים משקיים ממסלתיים, יצרניים בעיקר, הנהלתם, תכונותיהם, הפיקוח הציבורי והמשקי עליהם - הן בעיות המעסיקות את כל העולם. אינני משוכנע שנמצאו לזה פתרונות אפילו בארצות קלמיות מסוג זה. האין השר חושב שיש מקום לבידור יסודי מוקדם, אולי לרביזיה של כל העניין הזה, כולל גם מבנה המשרד - רביזיה בטובן זה, אם ניהול המפעלים אלה על הניהול המעשי והמסחרי שלהם בצורה הנוכחית, שמתחילה במנהל מפעל פלוס גוף ציבורי כביכול, שעליו כאילו כביכול מוטלת האחריות המנהלית, עד משרד הפיתוח ועד שר הפיתוח - האם דרך זו נכונה? אני מוכן לכפור בזה גם מתוך הסתכלות וגם מתוך נסיון. אני חושב שמבנה מפעלים אלה צריך להיות הרבה יותר עצמאי מכפי שהוא. יש

רושם שלמעשה כל המפעלים האלה הם מפעלים של משרד הפיתוח והניהול הוא פחות או יותר ישיר, כשם שאדם טהל את משקו הוא. למעשה שום דבר איננו זן בלי המשרד. האם איננו טועה באמרי שהניהול הוא למעשה אדמיניסטרטיבי של המשרד? אם אין הדבר כך הבעיה הרבה יותר חמורה, בעיקר לאור תוצאות העבר. קבלת החלטות ע"י האנשים הממונים ישירות גם על מבנה המפעל, גם על הקלקולציות המשקיות והמסחריות והעסקיות שלו, גם החלטות הניהול - אלה הם בתנאינו דברים עצומים שאולי היו נזקקים להם לכוחות בעלי ניסיון הרבה יותר גדול מאשר דרוש לארץ תקינה בעניינים אלה. נניח שאין אדמיניסטרציה ישירה, אזי רשאי אני לשאול אם הנהלות כל המפעלים האלה הן כאלו שאפשר לסמוך על שיקולן? אם הצורה היא צורת-ביניים בין אוטונומיה של המנהל המקומי ובין הכרעה של המשרד, אני חושש מאד שבסינתזה של שתי השיטות אנו לוקים. אני חושב שבעית המפעלים האלה היא קודם כל לפני שמחליטים אם להקים מפעל או לא להקים.

המושג של ניהול ציבורי של מפעלים ציבוריים בארץ.

לפי דעתי הסתלף, כי הדוגמאות של מפעלים משקיים-ציבוריים מחוץ לממשלה הם רק מפעלי ההסתדרות; זאת אומרת מנהלים בשם בעל או גוף מצומצם של בעלים. תכונות מינהל כזה במסיבות שלנו של ההסתדרות, לפי דעתי אינן תואמות ניהול משקי. יוצא איפוא שמפעלי הממשלה יש בהם אותן התכונות, כי מרבית האנשים המצאיים במתכונת הניהול הזה הם אנשי האסכולה של המפעלים המשקיים של ההסתדרות.

האם אין להניח שהמפעלים שלנו בכללותם, לאחר כל

הקשיים האובייקטיביים, אינם מצליחים בכ"ז באותה מידה שהיו צריכים להצליח?

ג) מה נשאר מהמושג, חברת מחצבי ישראל? מה גבולה

כיום? הרושם הוא שזו נעת רק חברה של נחשט. ד) מה נתחדש בעניין-הנחשט? הויכוח והבידורים שהיו מבוססים על הנחה, כי כושר ההתחרות שלנו בתנאים שלנו לטווח ארוך, לעשר שנים, מעמיד אותנו במצב נחות. האם נחקרה עקומת המחירים במשך שנים והאם יש לנו בטחון שנוכל לקבל ממפעל זה גם כישורי ההוצאות, גם את האמורטיזציה וגם את הרבית המינימאלית הדרושה? בהיעדר סיכוי כזה, האם יש הצדקה לקיים מפעל כזה של נחשט בתנאים של הפסד? לגבי הפוספאטים, במידה שזה נחוץ לתצרוכת פנימית אני יכול עוד לתרץ, אבל במידה שזה מכוון ליצוא, זו כבר בעיה.

ה) הלואה למפעלי ים המלח: קראנו את דו"ח הוועדה

שנתמנתה ע"י שר הפיתוח לגבי העבר, והיו בו גם אזהרות והתראות לגבי העתיד ועדה זו הסיקה שאם לא ידאגו לדברים מסויימים אין למפעל זה שום עתיד והוא עלול להפסיק את ייצורו. מה המצב כיום? בעניין זה קשה יהיה מאד לגשר את הקשיים האלה ע"י הנחות כלליות שאינן אומרות בדיוק נמרץ מספרים ועובדות

ו) פוספאטים: לאור הניסיון, האם מפעל זה באסח יכול

להגיע ליצוא, ולאיזה יצוא - יצוא חמרי-גלם או רק של חמרים מוגמרים? האם בשביל חומר בסיסי לתעשיות אחרות יש צורך במפעל בהיקף גדול, או אפשר להסתפק במפעל כמו שהוא? במלים אחרות, האם אפשר להניח שמפעל זה הוא בדרך להתפתחות והרחבה ניכרת, או צריך לראותו בתחומי המציאות שלו עם שיפורים אפשריים?

ז) דשנים חסימים: מתפרסמות ידיעות מנוגדות על המצב

במפעל זה, שהליקוי הסטרוקטוראלי שלו, לדעתי, דומה לליקויים במפעלים רבים אחרים. מתחילים במפעל עם תכניות רחבות מאד, מתחילים באומדנים לא מתאימים, מגיעים לכך שהמפעל צריך לעלות הרבה יותר, זה מכניס אותו לקשיי כספיים ומביא לידי כך שהכספים המושקעים אינם ניתנים לאמורטיזציה ולא יזון שהיא רבית. האם לא היה יותר נכון, בהתחשב בזה שחלק מהייצור איננו ולא יכול להיות רנטבילי - האם לא היה יותר רצוי מפעל מסוג זה להקים מלכתחילה בצורה הרבה יותר צנועה ולא להקיף את כל סוגי הייצור שהוא מתכוון אליהם, לפני שכל שלב ושלב של מפעל זה מתבסס? קראנו שטונה אטוניה המיוצרת שם עולה הרבה יותר מאשר במחיר הבינלאומי לפי 1.80 ל"י, נביתנות סובסידיה של 50 ל"י לטונה כדי להתאים זאת כנראה למחיר הבינלאומי. אם זה עניין של מחלות-ילדות אני יכול להבין אתהטובסידיה, אבל אם לא כן הבעיה הרבה יותר חמורה. נראה לי שמפעל זה תוכנן והוקם על בסיס הרבה יותר רחב מכפי שהיתה הצדקה, והיה מצליח יותר אילו היו נגשים אליו שלבים-שלביים.

ח) תובלה: מפעל זה, לידתו לא היתה לצורך העניין ואולי

אם היתה לצורך העניין באותה שעה - אין שום הצדקה להמשיך ולהרחבה. משק התחבורה בארץ בנוי כפי שהוא בנוי. אם איננו יוצא מנקודת השקפה שהממשלה

צריכה לרכז לרכז בידיה את כל ענפי המשק, אני צריך לחפש אותם ענפים שיש סיבה מספקת לכך מכיון שאין בעלן אחר או שתכונותיו של משק מסויים מאפשרות רנטביליות רק בריכוז גדול בידי ממסלה ורק בניהול סמסלתי כי בדרך אחרת הוא ניתן לניצול ע"י המעוניינים והממשלה באה פה להגן על הצרכנים. אף אחד מדברים אלה אינו חל על ענין התובלה. משק התחבורה בארץ נתון בידי אנשים שיודעים את מלאכתם. למה שמסוגל נהג שהוא עצמו בעל המכונית, לא מסוגל שום מפעל שמנוהל בצורה אדמיניסטרטיבית. מפעל זה מקבל כל מיני הנחות ופריבילגיות מן הממשלה. אילו ניתנו פריבילגיות אלו לכל בעלי המכוניות, היו יכולים לעשות אותו דבר. הם מקבלים קודם כל כסף כדי להביא מכוניות טובות ביותר. העובדה שהם במידה רבה בעלי מונופול של התובלה בכמויות גדולות ובריכוז כזה, נותנת להם גם אפשרות להרוויח. אילו היו מציעים בדרך מרכז לגופים אחרים אותו דבר, היו מציעים בדיוק אותם התנאים.

(ט) מחקרים: האפשר לקבל מושג מה הם ההישגים של המחקרים האלה לגבי המפעלים הקיימים, כי הרי המחקר אינו מוגבל רק לחמשה שטחים אלה ומגמתו לגלות כל מיני אפשרויות של ייצור נוסף הקשור בחסדי-גלם המצויים אצלנו.

(י) מה פירוש הלואה לרכישת ציוד לחברת החשמל מהשילומים לשנים הבאות? האם פירוש הדבר שהציוד יגיע השנה? (מ. בדר: הוא עלול להגיע). במידה שאתה יודע זאת מראש, זה חלק מהתקציב. האם סכום זה של 35 מיליון מתאים בדיוק לאותם נתונים שתיארו לנו את כל המצב של מפעל החשמל תוך שנת 58/59 ו-59/60 או בתוך כל התכנית הזאת של השנים הבאות, כדי לספק את התצרוכת?

(יא) המושג של "מימון קיצור" של תכנית בנין תחנות הכוח הוא מושג שלא היה מקודם. ז.א. שלמעשה זו הלואה נוספת שלא הובאה בחשבון מראש. מה פירוש "קיצור" - בזמן או בהיקף? (ד. בן-זרור: באי).

מ. קלמר: (א) מתן רשיונות לבעלי מקצוע בחשמל הוא בידי משרד הפיתוח. האם הוצאת רשיון לפועלים שייכת למשרד זה? אני רואה שהוצאו 3100 רשיונות לבעלי מקצוע. האם היו בחינות? מה הם היסודות לבחינות אלו והאם יש פה יותר מדי הכבדה? אם רק 20 איש נגשו לבחינה, מה הסיבה לכך?

מ. בדר: 20 אלה היו תלמידים של בי"ס "אורט" וקבלו תעודות אחרי בחינות בפיקוח אגף החשמל במשרד.

מ. קלמר: האם אחרי קבלת תעודה של בי"ס חייב התלמיד להיבחן שנית?

(ב) מה המצב המאזני של חברת החשמל? האם היא עובדת עוד בגרעון? מה מידת החסכון והיעילות שם. יש נוהג של שעות נוספות ועבודה בשבת, שמקבלים בעדה 300% יותר, ויש רגלים לדבר שכל עבודה זו בשבת לא כל ק בחוצה. מה המצב בשטח זה? אני מניח שלאחר שהפועלים משתתפים בהנהלה זה בודאי הועיל גם בשטח זה.

(ג) תמוע: אנו מתקרבים להרצת המכוניות במפעל. האם אתם דואגים שמחוץ לבעלי מקצוע למכוניות, כל הפועלים יהיו מקומיים או מאילת? אותו דבר לגבי מפעלים אחרים - האם הפועלים מרוכזים במקומות, כדי למנוע הסעתם ממקום למקום?

(ד) נמל אילת: בשעתו פניתי לאחד השרים בקשר לעבודה בשבת בנמל והופנית לשר אחר. הייתי רוצה לדעת מי הכתובת כיום. (שר הפיתוח מ. בנטוב: משרד הפיתוח). האם השר אחראי לעבודה בשבת בנמל? האם יש עבודות הכרחיות והאם יש היתרים לכך?

(ה) מנהל המשרד הבטיח לנו לפני שנה להמציא לנו דו"ח מה מצב הכשרות במטבחים בכל מקום ומקום, ומצב העבודה בשבת.

מ. בדר: לא הבטחתי בקשר עם עבודה בשבת אלא בנוגע לכשרות, ובכל מקום יש מטבחים כשרים תחת פיקוח משרד הדתות. רק שלשום הייתי בים-המלח ופגשתי שם את המפקח.

ג. קלמר: האם בתמונע יש מטבח כשר? האם יש שם מפקח על הכשרות?

ג. בדר: אני חושב שכן. לא ידעתי שיש מפקח בים-המלח אבל כשבאתי לשם מצאתי אותו.

שר הפיתוח ס. בנטוב: הודענו לכל המקומות שעליהם להכניס כשרות למטבחים. הודענו על החלטת הממשלה. עד כמה שידוע לי, מבצעים אותה. בתמונע אני חושב שבכלל המטבח יתבטל, כי עומדים לעבור לגור באילת.

ג. קלמר: ומה המצב במפעל הדשנים בחיפה? עובדים שם פועלים דתיים רבים, ואתם בתור מנהיגי פועלים הייתם צריכים מזמן להבין זאת ולעשות הכל כדי שלא תהיה הפלייה משוועת כזאת בין פועל לפועל.

שר הפיתוח ס. בנטוב: יש החלטת ממשלה בעניין זה, והודענו לכל המפעלים.

א. כהן: (א) מה ישנו בתקציב של מיליון ל"י לערבה? מעניין לדעת מה נעשה שם, פרט לנמל אילת; (ב) בתקציב המשרד יש 150 אלף ל"י לאגף הנגב והערבה. לפעולות יש שם 53 אלף ל"י; השאר - הוצאות ארגוניות. זו דיספרופורציה שטעונה הסבר.

שר הפיתוח ס. בנטוב: הוא עוסק בתקציב הפיתוח. זה אותו מיליון, פלוס הנמל ויתר הדברים.

א. כהן: (ג) קראתי בעתונות שחברת תובלה הקצתה מניות לאיזה גופים. מה הוקצה, באילו תנאים, לשם מה ועל-פי איזה סדר? היתה ידיעה לא ברורה ביותר, כשם שכל המאזנים המסחריים המתפרסמים בארץ אינם מכוונים להיות ברורים יתר על המידה.

ג. חזני: (א) מהי תחזית המים לשנה הבאה, לאילת, תמונע ועין-רדיאן? (ב) האם השר יכול להבטיח לוועדה שיעשה כל מה שאפשר בשטח קידוחים בערבה, מכיון שלדעת כל אנשי דבר עתידים קידוחים שם בסופו של דבר להביא פרי ויש כבר כמה נסיונות לא רעים; אני רוצה לשמוע מהשר שהתקציב המוצע מבטיח אפשרות של רשת קידוחי נסיון בקנה-מידה הולם את הצרכים, במידה והתנאים הטכניים מאפשרים זאת. (ג) מה בענין התפלת מי הים - המכונה של זרחין או מכונה אחרת? (ד) יש כאן סעיף המאפשר התחלת סידור ביוב באילת. האם חשבתם על כך שמוטב מלכתחילה לעשות סידורים לזיקוק המים? (ה) ביחס לים-המלח, ולא רק ביחס אליו - בינתיים פחת ורביית אינם מופיעים בחשבון, אבל אנו מקוים שעוד נגיע לזמן שזה יופיע. צריך להשלים עם כך שאת הסכומים שהלכו לאיבוד לא נקבל בחזרה ויש למחוק אותם. (ו) האם יש תכנון להרחבת תפוקת הפוספאטים במרבצים נוספים, בקשר לאפשרויות הרחבות של יצוא למזרח הרחוק? (ז) מה ביחס להפקת מלח באילת ומה עושה המשרד בנוון? (ח) מה בענין תעריף החשמל לסאור בבתי-כנסת, שטמבר שהוא יותר גבוה מאשר בבתיים?

שר הפיתוח ס. בנטוב: זה המחיר למוסדות הממשלה, לבתי"ס ולמוסדות מוניציפאליים. זה תעריף שאם משתמשים בו ביותר חשמל, הוא עולה יותר בזול. זה התעריף הכי זול שאפשרי בסוג זה.

ג. לוין: (א) מה הסיכויים להשגת הון חדש להרחבת מפעל ים המלח? (ג) לאור המשבר הקשה בנחישת העובר עכשיו כרגע להשגות את פיתוח מפעלי הנחושת, או כדאי לעשות הפסקה? (ג) האם המשרד ממשיך בחיפוש נפט שטתיים עכשיו, ומה הם הסיכויים?

י. סרגמן: האם פיקוח על המכרות כולל גם פיקוח על בטיחות בעבודה? האפשר לקבל פרטים על הבטיחות במכרות?

שר הפיתוח ס. בנטוב: ענין הבטיחות שייך למשרד העבודה. אני חושב שעד כה לא היו תאונות, ומשרד העבודה עוסק בענין זה.

י. סרגמן: עד כה הושלמו 24 קידוחי נסיון. כמה זה עלה לסדינה?

לפני כן רשם א.ב.

ז. סוזאליב:

האם יוכל השר להגדיר מהי כיום חלוקת הסמכויות בכל הפעולות בנוגע? האם עדיין יש שטח-מריבה? כמה מטפלים אתם, כמה מטפל המשרד החקלאות, וכו'?

ושאלה אחרונה: בפרשת הברום והסיבוכים עם הסינדיקט הבינלאומי והקשיים שנתגלו בשיווק התוצרת. הייתי מבקש הסברים בענין זה, וכן פרטם בדבר הסיכויים בשטח זה לעתיד הקרוב.

הי"ר י. גורי:

ברצוני להוסיף שאלה על אלו שנשאלו ע"י ח"כ ספיר בדבר עתיד מפעל האשלג. קראבו לא מזמן בעתונים אל המשרד שנעשה בדבר הנחת הצינור העשוי לחולל מהפכה גדולה במפעל האשלג. מה האמת בידיעות אלו?

ז. סוזאליב:

האם המחלקה החדשה בראשותו של מר שפיר משרד האוצר נמצאת בפיקוח משרדכם?

י. קרבמן:

שאלה נוספת: ידועה לי הפעולה לייצור יחידות החשמל ע"י צירופם של העובדים להנהלה. הייתי מבקש הסברים נוספים בענין זה.

שר הפיתוח:

השאלות שנשאלתי מכסות את כל שטחי עבודתו של משרד הפיתוח. במקרה שאפסח על אחת מהן - בוודאי תמצאו את התשובה בטקירה הכללית שאמסור בכנסת.

והערה פוקדמת: כשר שנכנס לעניני המשרד לפני פחות משנתיים-וחצי יש לי כל הנסיון של קודמי, אבל אני גם עומד בפני עובדות שנוצרו ושללא כל אחת מהן אפשר לחזור בנו ממנה. ועלי לפעול בתנאים הנתונים שנוצרו לפני, ובמידה שיש דברים הדורשים תיקון - ובוודאי שישנם, כי אין אדם מושלם - משתדל המשרד לעשות זאת. מצד אחד אפוא היתרונות של נסיון שנצטבר, ומצד שני המגבלה של עובדות קיימות שאי-אפשר למחוק אותן - אלה ביחד קובעים את שטח הפעולה שלנו.

דרכי הפיקוח של משרד הפיתוח הן אחד

הדברים החשובים שבסקירתם בכנסת. זוהי אחת הבעיות - כפי שהודגש בצדק - החשובות והקובעות, ואחת הבעיות שבהן אנו מתלבטים ובאבקים, ואני גם חושב שאנו צועדים קדימה לקראת הפתרון.

משרד הפיתוח הוא המשרד היחיד שיש לו גם

חוליית ביקורת מיוחדת. כי במשרדים אחרים חברה המסונפת למשרד היא דבר צדדי, ואילו לנו יש מנגנון טוב ויעיל לפיקוח על החברות. זהו משרד שפיקר עבודתו בעצם היא הפיקוח, כי האורגאנים של עבודתו בשטח המחצבים וכו', הם החברות הללו. כל המנגנון של המשרד הוא בערך בן 150 איש ביחד עם המכון הגיאולוגי, מנגנון החולש על תקציב של הרבה מיליונים. מהות המשרד היא לכוון את פעולתן של החברות ולפקח עליהן. בתוך זה יש הסכם בין שר האוצר לביני לפיו הלשכה החדשה שתוקם לא תהיה מסוגה על חברות הפיתוח של משרד הפיתוח. ויש לכך עוד סיבה נוספת: שבדברים מסובכים כמו ייצור, מחצבים וכו', אי-אפשר להפדיל בין הפיקוח הפונקציונלי ובין הפיקוח הכספי. מי שמחליט אם דבר טוב מבחינתו הטכנית, חייב שתהיה לו גם סככות כספית.

מהו הקו של הפיקוח שלנו? כל החברות שלנו

נוסדו על יסוד חוק החברות, והן פועלות כאילו היו חברות פרטיות. ההבדל היחיד הוא שהמניות נמצאות בידי שר הפיתוח. יש ביניהן גם חברות שנוסדו לפי חוק החברות הפרטיות. בכל דגע יכולה הבעלות להשתנות, ואין כל צורך בשינוי חוקי. הקו הזה נוגע לא רק לצד המשפטי אלא בעצם לקו שלנו של צורת פעולתן של החברות וצורת הקשר בין החברות ובין משרד הפיתוח. אנו גורסים קו לפיו צריכות החברות להיות עצמאיות במידה שאין צורך בארגון-גג כלשהו שיפקח ויתווה את פעולתן. זוהי צורה ארגונית הקיימת למעשה בכל הקונצרנים הגדולים בעולם. חקרתי זאת גם מבחינה תיאורטית, וגם דיברתי עם אנשים.

שר הפיתוח:

היו פה אנשים מה"אי.סי.אי" ושאלתי איך הדברים מאורגנים אצלם. שם יש חברת-גג, וכל יתר המפעלים מאורגנים בתוך חברות בלתי-תלויות, אבל חברת-הגג מחזיקה במניות של כל החברות, היא ממנה את מועצות המנהלים ואת המנהלים בכל חברה, היא מאשרת את ההשקעות ומנהלת חברות-שירות משותפות לכל יתר החברות, כמו לענין שיווק. בגרמניה יש שתי חברות שיווק: אחת ליצוא ואחת לשיווק בפנים הארץ, בשביל כל החברות.

מה בנוגע לתעריפים?

א. כהן:

שר הפיתוח:

זה דבר אחר. יש פונקציה ממסלתית שאינה משתנה בין אם החברה שייכת לממשלה או לא. בחברת החשמל היה הנציב העליון מאשר את המחירים גם כשלא היתה חברה ממסלתית. אבל אני מדבר על הענין מבחינה עסקית.

משרד הפיתוח ממלא היום תפקיד של אותה חברת-גג. במידה שלאותה "הולדינג קומפני" יש פיקוח על חברות מבחינה זו, כך עושה גם משרד הפיתוח. הוא גם מנסה ליצור את המכשירים של שירותים משותפים, כמו שם. בחברות הללו בחו"ל יש גם חברת הנדסה. המפעל צריך להביא תכניות אם הוא רוצה הרחבה, ויש מכשיר הנדסי פלוס הערכה כלכלית של חברת-הגג. אלה מבררים אם התכניות מוצדקות או לא, וכו'. משרד הפיתוח עוסק בענין זה פה. הוא חברת-הגג שמצד אחד דואג להנהלה מתאימה וממנה את מועצות המנהלים ואת המנהלים, ומצד שני יוצר את המכשירים המשותפים המשרתים את כל החברות.

אשר למבנה: - יש מנהל בכל חברה, יש מועצת מנהלים שהיא גוף בן 7-8 עד 15-20 איש. בחברות יותר גדולות יש גם ועד-פועל שהוא גוף יותר מצומצם, הפועל ביחד עם המנהל. הרכב מועצות המנהלים: חלק אנשי ציבור וחלק אנשי משרד הפיתוח הקשורים ישירות לענין זה. הוא הדין בוועה"פ, בו יש אנשים העובדים בתוך החברה פלוס אנשי משרד הפיתוח ביחס יותר גדול מאשר במועצות המנהלים. לאחרונה קיבלנו תקנון מיוחד הקובע בכל חברה מה מותר למנהל להחליט, עד לאיזה סכום, במה הוא זקוק לאישור הוועה"פ ובמה הוא זקוק לאישור מועצת המנהלים, ומה הם הדברים שצריכים לבוא לאישור השר, כמו תקציב שנתי, תקציב השקעות. המשרד פועל בדרך-כלל דרך נציגיו בתוך החברות. כיוון שחברי מועצת המנהלים הם באי-כוח של בעל המניות, הם דואגים לאינטרס שלו, הרי במידה שלבעל המניות בעולם כולו יש השפעה על נציגיו - כן גם כאן. בדרך-כלל אנו משאירים חופש די גדול. השאלה היא: מה הם האינטרסים של בעל המניות. אבל לא ייתכן שאם מישהו מתמנה למנהל הוא צריך להיות חפשי לחלוטין, בפרט לא בכספים שאינם שלו. מתוך הנחה שהאנשים רוצים באמת לקדם את המפעל, אנו משאירים להם אפוא חופש פעולה נרחב למדי. כשיש ענין של מדיניות כללית של הממשלה, מוטרים להם מהי המדיניות, והם חייבים לשמור עליה.

למשל: התנהל מו"ס על תעריפים בחברת החשמל. ענין

זה לא ניתן למועצת המנהלים בלבד, אם כי הם בחרו ועדה וכו'. אבל אח"כ התחיל דיון, והממשלה קבעה מהם התעריפים שהיא רוצה, וכן החליטה על היחס בין חקלאות ותעשייה וכו'.

אנו מקפידים על כך שנודע מה בעשה בתוך החברות. כלומר: אנו דורשים דו"חות חדשיים, תלת-חדשיים, חצי-שנתיים וגם דו"חות שנתיים. אנו מקפידים על כך שיוגש לכל חברה תקציב או פרטיבי, נוסף לתקציב להשקעות. עד עכשיו היה נהוג רק תקציב להשקעות, כי רוב החברות היו במצב של בניה. כיום אנו דורשים תקציב של מספר האנשים וכו', ואנו דורשים שהחברה תגן על תקציבה. זה מבחינה של ידיעות.

ממה אין אנו מרוצים? חלק של מועצות המנהלים הן

במידה מסויימת פיקטיביות. כלומר: האנשים אינם מקדישים זמן במידה מספקת, לא אכפת להם וכו'. הכוונה לאנשי הציבור שבהם, כ- אנשי משרד הפיתוח מוכרחים להקפיד, אבל הם במיעוט במועצת המנהלים. מועצה העובדת בצורה הטובה ביותר היא מועצת חברת החשמל. הם נפגשים באופן קבוע אחת לשבועיים.

שר הפיתוח:

הם מקדישים זמן לעניין, יש ועדות משנה העובדות ביחד עם ההנהלה, והם נכנסו לתוך העניינים ומנהלים אותם בצורה אחראית. אנו עומדים עכשיו לפני ריאורגניזציה של מועצות מנהלים בחברות אחרות. ראשית, אנו רוצים להקטין אותן, ושנית, אנו רוצים שיהיו אנשים שיתחייבו לבוא ולדון ולהקדיש זמן לעניין. ושלישית - אנו רוצים בכמה חברות, בעיקר בגדולות שבהן, להנהיג שהיו"ר יהיה יו"ר חלקי, ישב לפחות 2-3 ימים בשבוע בחברה ויקבל תמורה בעד עבודתו זו. נמצא אולי כמה אנשים שכל אחד מהם יקבל שתיים-שלוש חברות כאלו, יקדיש חצי שבוע לכל אחת, ואזי, נוסף למנהל הכללי יהיה עוד אדם בעל בסיון שיימצא בתוך העניינים. ייתכן שבחברות מסויימות נצטרך להכניס גם מבקר כספי, אדם שיתמנה ע"י מועצת המנהלים ושתפקידו יהיה לדווח לה ישירות. כי לפעמים נוצר מצב שאם מועצת המנהלים חיה רק עפ"י דבריו של המנהל הכללי, היא מושפעת ע"י גישות סובייקטיביות.

יש לנו מאבק עם החברות שלנו בקשר לתאריך הגשת המאזנים. בארץ נהוג שמגישים מאזנים עם גמר שנת התקציב. גם בחברות הפיתוח היה בעניין זה המצב לא טוב; היו איחורים רבים. לאחר מאבק הצלחנו בשנה האחרונה להקדים את זמן הגשת המאזנים בממוצע ב-2-3 חדשים לעומת השנה הקודמת. אנו עושים את כל המאמצים השנה כדי לסלק את הסיבות לאיחור בהגשת המאזנים, ואני מקווה שדו"ב החברות יגישו את המאזן המאושר שנים-שלושה חדשים לאחר תום השנה התקציבית.

אנו עומדים לחזק בקרוב את הפיקוח הטכני, בדיקת תכניות וכו'. אני מבקש שחברי הוועדה יזכרו שכל המפעלים שאנו מדברים עליהם, התכניות והחיישובים שלהם נעשו לפני כמה שנים. אנו באנו כבר לעובדות קיימות, ובמידה שנתגלו דברים, צריכים היינו לעשות רביזיות אבל לא היתה יחידה מספקת במשרד הפיתוח שהיתה יכולה לבדוק כהוגן את מצבן הממשי של התכניות, התוצאות הממשיות וכו'. על יסוד הנסיון הקטן עכשיו את המועצה הטכנולוגית שיש בה 4-5 מומחים מאומים, אנשים בעלי מעמד בינלאומי בשטחים אלה, ואנו מזמינים מפעם לפעם מומחים נוספים בשטחים נוספים, ואנו מבקשים את המועצה הזאת שתעבור על כל התכניות לעתיד לבוא ותאמר אם המחקרים והחיישובים בשלים ואפשר לסמוך את ידנו על הדבר, או שהעניין דורש עוד מחקר. אנו עושים כל מה שאפשר כדי להבטיח גישה עסקית יותר בטוחה למפעלים אלה, גם מבחינה טכנולוגית וגם מבחינת החיישוב הכלכלי.

ביחס ל"מחצבי ישראל" - חברות זו אינה מכוונת להיות חברת-גג מבחינה עסקית. היא צריכה להיות מכשיר משותף של כל החברות לכל שלבי המחקר, ואין אנו עוסקים במחקר תיאורטי אלא במחקר שימושי: מה לעשות עם האשלג, עם הפוספטים, המנגן ועוד, איך להפיק אותם ומה הן השיטות הטובות ביותר, מה הן השיטות הטובות ביותר להעשרת האוצרות ולהעלאתם לתרכיבים יותר טובים מבחינת השוק, וכו'.

י. ספיר: תמוע היא באותו סטטוס כמו חברת ים-המלח?

שר הפיתוח: עוד אניע לכך.

שלב שני הוא המיתקנים החצי-חרשתיים. מה שיש במעבדה צריך לנסות במתקנים קטנים כדי לראות אם זה פועל. ושלב שלישי הוא ה"בלו-פרינטס". שלב רביעי: הקמת המפעל. החברה הזאת עסקה בהקמת תמוע, ובמשך הזמן, אחרי שהעניין הזה ייכנס למסלול ואחרייתה של חברת מחצבי ישראל תסתיים, היא תיהפך לחברה כמו יתר החברות. אנו מחזקים עתה את מחצבי ישראל שתוכל להיות על-ידינו לא רק המפעל החוקר והמתכנן, אלא גם הבודק מבחינה הנדסית.

ז. סוזאייב: אילולא היתה קיימת חברת "מחצבי ישראל", האם היית מקים אותה?

שר הפיתוח: בהחלט. היה דרוש אצלנו יועץ הנדסי-מדעי אחד במשרד. הגענו למסקנה שאיש אחד לא יוכל לעשות זאת.

שר הפיתוח:

אלא חייב להיות מנגנון. כשדרושים לנו מחקרים, אנו נאלצים לפנות לכל מיני מקומות. גם עכשיו עושים מחקרים, אבל דבר זה הכרחי גם לעתיד.

בכל מוסד יש גם יחידת מחקר מקומית הבודקת את הייצור השוטף, אבל אין כל ספק שחברה כזאת היא הכרחית אם אנו רוצים באמת לנפות את הדברים ולא ללכת בעיניים עצומות למפעלים חדשים. אין לדעת, גם כפילות, ראשית משום שאין החברה עוסקת במחקרים עיוניים, אם כי כל חוקר רציני חייבים להשאיר לו 10-20% מזמנו גם לנסיונות שלו אשר מביאים בסופו של דבר לשכלולים שונים, ויש כבר אצלנו מספר פטנטים שזכו להערכה בינלאומית ואולי אנו נמצאים בדרך של רכישת ידע חשוב המצטבר במכון זה. יחד עם זאת אנו עומדים בקשר עם גורמים שונים, כמו בענין דשנים. איננו עושים את הנסיונות החקלאיים - למשל: מהו הדשן הטוב ביותר בשביל החקלאות - אלא אנו עומדים בקשר עם אלה העושים את הנסיונות הללו, ומחפשים דרכים כיצד ליצור אותה תרכובת שאנשי החקלאות אומרים שהיא הטובה ביותר.

י. ספיר: אינני רואה את הסתירה בין השניים.

שר הפיתוח:

בוודאי שלא. שאלת אם אין כפילות, ואני אומר: יש חלוקה. בחלק המדעים עוסקים מוסדות אחרים. החלק השימושי בשטחים שלנו הוא כיצד משתמשים למעשה. אנו עוסקים בשאלה אין להרכיב בצורה הטובה ביותר מה שצריך להרכיב, מתוך תיאום עם המחקר המדעי האומר מה רצוי.

ביחס לרביזיה בניהול החברות. אני אומר: לא רביזיה אלא תיקונים רציניים שעליהם דיברתי. איננו רואים סיבה לשנות את המבנה שהוא על בסיס של חברות לא ממשלתיות, מכל מיני סיבות שהזכרתי. כאשר יהיו חברות רנטביליות, יתן הדבר גם אפשרות להביא הון פרטי ואז ההפעלה תהיה פשוטה.

להן נראה שהגברת הפיקוח וחיזוק החברות, מועצות המנהלים וכו', במידה שיתגלה הצורך בחברה זו או אחרת, זהו הקו הנכון בו אנו חייבים ללכת.

י. ספיר: יש לי יחס ספקני מאד למידת האפקטיביות של מועצות מנהלים בחברות מסוג ידוע.

שר הפיתוח: בחברת החשמל נוכחנו שזהו דבר רציני מאד.

נשאלה שאלה: מה התוצאות הממשיות של המחקרים של מחצבי ישראל? חברת הפוספטים גסדה בחיקה של מחצבי ישראל. הוא הדין חברת הנחושת. מחצבי ישראל סיימה מחקר חשוב על מנגן. אמנם יש לנו מנגן, ולמדתי וגם השווקים הם במערב והמנגן הוא בסביבות אילת, ולכן אפילו בשיטה הטובה שהומצאה עדיין אין הדבר כדאי. אבל זוהי שיטה שכדאי לנו להביא לפיה היום עפרת מנגן מתורכיה ולהפיק את המנגן ולמכור אותו. אם יהיו לנו משקיעים, אפשר יהיה להפעיל זאת. החברה עוסקת עכשיו בבעיות העשרת הפוספטים.

י. ספיר: על ענין זה אני שומע כבר חמש שנים. היכן אנו עומדים בענין זה?

שר הפיתוח: התקדמנו, ועוד אדבר על כך.

החברה עוסקת גם בהפקת זרחן אלמנטרי מפוספטים, וזוהי תעשייה בסיסית חשובה גם לייצור סופרפוספטים ליצוא ועוד. היא עוסקת גם בהפקת אשלג וברזל. בענין הברזל סיימנו את כל המחקרים ביחס למגרה ומקומות אחרים בהם העפרה לא היתה עשירה ביותר. במגרה הגיעו לניסויים של שיטה שתעשיר את העפרה לרמה בינלאומית ובמחיר המתחרה במחיר

שר הפיתוח:

הבינלאומי. אלה הם כמה מן המחקרים שנמתיימו ומחכים לביצוע. אחוז הברזל בעפרה במנרה מגיע ל-46-44, אחרי ההעשרה.

נשאלתי בדבר נחושת. התכנון של הנחושת נעשה לפני חמש שנים, ונעשה בהתחשב במחקרים של אז. המינימום שנצאו אז שיביא לרנטביליות היה 660 דולר.

מ. בדר: בשעה שהתחילו היה המחיר 800 דולר, ואח"כ עלה וירד.

שר הפיתוח: אינני חושב שמישהו יכול לומר מה יהיה המחיר הבינלאומי. היום הוא קצת למעלה מ-500 דולר. המפעל הוא 7,000 טון.

י. ספיר: מהי הנחושת שאנו מייצרים?

שר הפיתוח: בשלב הראשון זהו צמנט נחושת המכיל 75% של נחושת, ואח"כ צריך לעשות לו אלקטרוליזה.

כיום היא אינה כדאית בגלל יוקר החשמל. אם נבנה תחנת חשמל באילת, יהיה המצב טוב יותר. מצטיינים עכשיו שיטה של התפלת מי הים, הבנויה על קיטור בטורבינות החשמל. אם יהיה שימוש בכל המים והחשמל, זה יגיע ל-400-600 פרוטה לקוב מים מותפלים מהים. זהו כרגע המחיר הזול ביותר שאפשר להשיג בסביבה ההיא. כיוון שזה בנוי על שימוש של 24 שעות בחשמל, ייתכן שתבוא בחשבון התפלת מים ואלקטרוליזה של החשמל בבת אחת, וזה יביא לבניית חשמל באילת, ואז יהיה הדבר כדאי. זהו אקויוולנט של 7,000 טון נחושת.

י. ספיר: גם את הנחושת שנצטרך לצרוך אז צריך יהיה שלוח החוצה לאלקטרוליזה ולקבל בחזרה?

שר הפיתוח: כן. החישוב של רנטביליות ב-660 דולר בנוי על תחולה ממוצעת של 1,4% נחושת בתוך טובה של עפרה. המירבצים העליונים הם עשירים יותר, ומגיעים למעלה מ-2%. הסכנה הגדולה ביותר היא שנוכל להשתמש רק בנחושת היקרה, ואם המחירים בעתיד יעלו - נלך לנחושת היותר עניה. היתה אצלנו משלחת יפנית המתעניינת בעניין זה. היא התפעלה מאד מהמפעל ומן האפשרויות הפוטנציאליות שלו, והערכותיה היו חיוביות מאד. בכל אופן, ברור שאם המפעל לא יופעל, לא רק שיש הפסד גדול גם בהשקעה - כי פירוש הדבר ריבית והדברים גם מתקלקלים - אלא אינך יכול גם להגיע לשכלולים ולקיימוצים אם אינך פועל. אם אתה פועל, מגיעים מדי פעם בפעם לקיימוצים ולהטבות היכולים לאפשר לנו לאזן את התקציב.

א. כהן: האם יש תחזית כמה השקעות והפסדים עוד יהיו דרושים בתמוע?

שר הפיתוח: הדבר תלוי במחקרים. נשתמש גם בעפרה יותר יקרה, ואנו מקווים שלא יהיה הפסד. אבל ייתכן שהדולר יעלה לנו קצת יותר, אם כי ההבדל לא יהיה גדול. עובדה היא שבעולם, למרות השפל כיום, משקיעים מיליונים רבים בפיתוח מכרות נחושת חדשים.

מ. באדר: מחסלים מפעלים שהיצור שלהם מיושן ועולה ביוקר, ומקיימים מפעלים חדשים.

שר הפיתוח: אצלנו יש אחת מהתחולות הגבוהות. בדרך כלל מנצלים תחולה של 0,7%.

י. ספיר: מהו האחוז ברודזיה? שם יש שכר-עבודה אפסי.

אין כאן עבודת-ידיים רבה.

שר הפיתוח:

אני עובר לים-המלח. קיבלנו את הצעותיה של הוועדה, ואנו מגשימים אותן. היו אצלנו מוסכים. אחד מהם פתר לנו בעיית-מפתח אחת. מומחה שני, לתהליכים החימיים, גם הוא פתר לנו בעיה חשובה שנוכל לעשותה רק לאחר שהחלק הראשון יבוצע. ב-18 במרץ היה לנו שיא חדש של תפוקה יומית שהגיעה ל-393 טון, כלומר: אילו היתה זו תפוקה קבועה, הרי זה יותר מ-140 אלף טון. זהו מבחן שהמיתקנים מסוגלים ליצור זאת.

הבעיה המרכזית: מדוע יש תנודות. יש אי-ייצוב של אספקה כיוון שחסר מנגנון הויסות שאותו מומחה הציע עכשיו להקים. זה נותן אפשרות של אספקה קבועה בכמות ופיקוח מדוייק על הרכב התמיסות שכל תנודה בהן מתבטאת בתנודה כללית. על הבטחת ההרכב המדוייק של התמיסה בנוי גם תהליך חדש, ואם דבר זה יצדיק את עצמו - תהליך יהיה מהיר פי שבשם. כלומר: חלק של החוליות ניתן יהיה לבטל, ובמקום שרשרת אחת אפשר יהיה לעשות שתי שרשרות ולהגדיל את התפוקה במתקנים הקיימים. אבל איבנו רוצים לדבר על כך לפני שנדע בדיוק. אנו מחכים עכשיו לצירוף המתחיל להגיע, ואנו חושבים שבכל זאת יוקם הדבר ואז נוכל ללכת בשיטה זו של אספקה הקבועה. יש גם ירידה במספר האנשים במפעל. היו יותר מ-500, ועכשיו יש 450 איש, והירידה תימשך.

בעיית ים-המלח היתה בכך שאין שם עדיין שטח של אידוי הבריכות. ובריכות ים-המלח הן משני סוגים: הסוג הראשון התופש כ-80% של השטח הוא בריכות לשיקוע המלח, ואילו 20% - לשיקוע הקרבליט. הרעיון החדש הוא לגדר ע"י דייקים חלק של ים-המלח ולהשתמש בו בתור בריכת שיקוע, ואז כל הבריכות של שיקוע שביום הן בריכות מלח ייחפכו לבריכות קרבליט, ואז אפשר יהיה לעשות עבודה פי 4-5.

אשר לרעיון הצינור: - אין זה חייב להיות צינור. אם הדבר יצדיק את עצמו, ענין הצינור יהיה בעיה של הובלה: מה יותר זול, להוביל את התמיסה באופן הידראולי ולעשות את התהליך מסוף הצינור, או לא. איבנו זוכר בדיוק את האחוזים, אבל על כך יהיו בדיקות. זהו ענין של קריסטלים, וזה יכול לסתום את הצינור. אם קודם הבעיה היתה שאין מקום וממילא חייבים להוביל זאת - הרי כיום יש מקום, והבעיה היא איזו הובלה טובה יותר. כיוון שיש חוגים פיננסיים באמריקה שהתחילו להתעניין באשלג ואומרים שהם יכולים לעזור ולגייס כספים אם יתברר שזה כדאי - חייב להיעשות מחקר מטעם תורה מפורסמת. עשינו אפוא חוזה בענין זה. הוקצבו כ-400 אלף דולר, שבחלקם משותפים עם חברת זנזיבר וחברת איבסקו.

האם אפשר לקבל את הדו"ח על חברת החשמל שהגישה חברת איבסקו?

י. ספיר:

כן. עכ"פ, הדבר יעלה 400 אלף דולר, תדע היכן אנו עומדים.

שר הפיתוח:

אנו עומדים עתה בשנת 1958. תחילת ההשקעות בחברת ים-המלח היתה לפני 6-5 שנים. מאז הושקעו סכומים ידועים, והגענו לתפוקה מסויימת. יש לי הרושם שאילו היו ממשיכים בתפוקה באותן השיטות של 1953 בהשקעה קטנה מאד, היינו מגיעים לתפוקה של 70-50 אלף טון באותן השיטות הפרימיטיביות ובהשקעה לא גדולה, ללא אמורטיזציה עצומה והאוצרות שהושקעו. עכשיו יוצא שאנו אומרים כי כדי להפוך את המפעל למפעל רנטבילי אנו צריכים להשקיע 400 אלף דולר כדי לחקור אם כדאי להשקיע עוד.

י. ספיר:

לא. המחקר הוא כדי להחליט אם להוסיף עוד 300 אלף דולר.

שר הפיתוח:

כלומר: בלי כל מחקר חדש אנו יודעים שהמפעל הזה נדון להשאר ב-150 אלף טון. אני שואל אפוא: אילו ידעו לפני שש שנים שכל המדובר הוא על 150 אלף טון, ייתכן שהיינו אומרים: נסתפק ב-70-80 אלף טון, ונחכה.

י. ספיר:

שר הפיתוח:

אבל אנו חיים עכשיו ב-1958 ולא ב-1953. אין זה פרודוקטיבי לומר עכשיו מה היינו עושים ב-1953. אילו היינו אז חכמים כפי שאנו חכמים היום ב-1958. אני יכול לדבר רק על בסיס מה שיש עכשיו ולא אז. כך עושים בכל שטח ושטח.

י. ספיר:

זאת איננה תשובה של הממשלה.

שר הפיתוח:

זאת בהחלט תשובה. אלה הם מחקרים הסטוריים לומר מה היינו עושים אז. אם אתה מדבר על המפעל הזה, אם נכון היה לפתח אותו בערך כפי שהתפתח ובאותן השקעות - הכרחיות או לא - של שיקום המפעל, הריני חושב שהלכו בדרך נכונה. מפני שקודם היתה העבודה פרימיטיבית, עבודה זולה של מאות ערבים, וזה אין לנו. ושנית, המפעל הקודם בכל ימי חייו הכניס רווחים רק במשך שנתיים, וזה היה מיד לאחר המלחמה כשהמחירים היו מחירי מלחמה. וזאת עדיין איננה דוגמה בשבילנו. שלישית, המפעל היה הרוס, והרבה מאד הושקע כדי לסלק את הקרבליט שהתאבן שם.

כיום אין למפעל ים-המלה דפיציט שוטף, אופרטיבי. אם הוא יגיע לאותה התפוקה של 130-140 אלף טון שאנו מקווים שנגיע אליה לאחר הסידורים הללו, הוא יכסה חלק גדול של הריבית והאמורטיזציה.

פה עומדת השאלה שדיברנו עליה: חלק של הכסף בא לשיקום מלחמתי ותנאים מיוחדים בהם התחילו לעבוד, כשלא היה כביש וכו'. אין ספק שהמפעל עלע יותר משצריך היה לעלות, והשאלה היא אם צריך לחייב אותו לשלם ריבית ואמורטיזציה על כל אותן השקעות, או ללכת בקו של מחיקה ושחרור המפעל מעומס מיותר כדי שיתחיל לנשום אויר צח. ייתכן אפוא שחלק בדרוש שיימחק. יש גם הצעות שחלק רציני יהפוך להלוואה ללא ריבית. מפני שאם המפעל יגדל ותפוקתו תגיע ל-3/4 מיליון במקום 150 אלף טון, יצא שחלק של ההון הפייתור המושקע יהיה הרבה יותר קטן בתוך ההיקף הגדול הזה, ואז יש סבורים שדי להפוך זאת או להלוואה בלי ריבית, ואת הריבית להתחיל לשלם רק לאחר שהמפעל יהיה רנטבילי, כשישלם 5% דיזידנדה, או שאלו יהיו מניות נדחות של הממשלה.

הוא הדין ביחס לחברות אחרות שגם בהן אולי היתה השקעה מיותרת, אבל בקשר עם תכניות פיתוח גדולות שלהן ייתכן שצבון יהיה להפוך זאת למניות נדחות.

אשר לענין הפוספטים: הפוספטים מגיעים עכשיו ליצוא. בשנה האחרונה היה היצוא כ-60 אלף. לפי ההתעניינות הגדולה הקיימת עכשיו, יש אפשרויות עצומות של יצוא. כבר אמרתי שאנו אחת מן הארצות המעטות בעולם שיש בה שני האלמנטים העיקריים לדשנים: אשלג ופוספטים בצורתם. לעומת זאת, בין ים-המלח ובין האוקיינוס השקט, בכל הגוש העצום הזה, אין פוספטים ואין אשלג, וזהו גוש של מאות-מיליונים חקלאיים המהווים שוק פוטנציאלי עצום, והתחנה הקרובה ביותר היא אילת. יש עכשיו התעניינות רבה בכך. לפני זמן מה התווינו תכניות ליישוב הנגב לחמש שנים. היה לזה הד רב בעתונות חוץ, וכתוצאה מכך באו מספר חברות אירופיות גדולות הקונות פוספטים, כמיליון-וחצי טון פוספטים, ופנו אלינו בהצעה של שותפות של הממשלה אתן. הם חושבים שזו הדרך הטובה ביותר להבטיח את עצמם. מתנהל מו"מ אתם. התפישה העקרונית היא שייכנסו אתם קודם כל בשותפות לחברה לחקירה, שיוציאו את הכסף אפילו יתברר שאין לזה בסיס כלכלי. ואח"כ, אם יתברר שהמרבצים ניתנים לניצול, הם ירצו להשקיע החצי ולהשתתף בהנהלה ולקבל במחירים מתקבלים על הדעת את מחצית התפוקה בשביל עצמם. זה יכול לאפשר לנו לפתוח עוד שתיים-שלוש בקורות ישוב. יש לנו כ-20 שדות פוספטים, ויש עוד חברות המתעניינות בשאלה. ענין זה עומד עתה בעליה גדולה, מפני שהחקלאות דורשת זאת. כאן חוזרת הבעיה של רכבת ומזח באשדוד. אבל אם החברות הללו יקבלו רק חצי וירצו לקבל רק מחצית מהצרכים שלהן פה - גם זהו ענין של תפוקה של מיליון או מיליון-וחצי, נוסף על מה שאנו מפיקים עכשיו. ואם יהיו אלו חברות ששותפות, נשתמש גם בנסיוןן בשיווק בארצות אחרות. הן רוצות ללכת אתנו ליצוא הזה לאסיה וכו'.

שר הפיתוח:

דבר זה יכול להתפתח בקנה-מידה גדול, ואז יהיה כדאי גם להשקיע ברמת וגם בדברים אחרים. עכשיו במצא העניין בשלב של בדיקת החומר שיש לנו, בשלב של דיונים בין החברות הללו לבין עצמן. אני נזהר מאד מפני שאני יודע שיש סכנה של לחץ ערבי. אלו חברות גדולות שיש להן עסקים בארצות ערב, אבל אני מדבר על הגישה העקרונית שיש להם לבעיה זו של הפוספטים.

התקדמנו גם באיכות של הפוספטים. הגענו כבר במקומות אחדים ל-29,5 במקום 28,5 של תחולה של דו-תחמוצת הזרחן. יש מקומות בעולם שבהם כבר סוכרים בסטנדרט זה. הסטנדרט המרוקני הוא 30-31, וממשיכים בניצול.

ביחס לדשנים חיימיים, אינני חושב שיש ליקרו סטרוקטורלי. התחילו בסופרפוספט. רק לאחר שהדבר פועל כתיקונו התחילו באמוניה, ולאט-לאט מפתחים עוד דברים. אם בתחילה היה הסופרפוספט יותר יקר מאשר סופרפוספט ביבוא, הרי כבר הגענו לכך שהוא עולה פחות. נכון שאמוניה עולה יותר, משום שהגאזים שאנו מקבלים הם יותר מקרים, וגם היחידה אינה אפטימלית, גם התצרוכת תגדל. וכדי שנוכל לספק את כל התצרוכת נצטרך להגדיל את המתקנים באופן ניכר, ואז נוכל לרדת למחירים שנוכל להשיג את האמוניה סולפט מחו"ל. יחד עם זאת, קשה מאד לערוך השוואות, כי חברות חיימיות בארצות אחרות אינן פוכרות לפי המחיר שלהן. יש ארצות בהן יש סובסידיות ממסליות גדולות וכו'. קשה להגיע לחישוב כמה זה עולה לחברות אחרות.

אשר לתובלה, הבסיס של תובלה הוא: במקום שכל מפעל יחזיק לו מכוניות, ומפעלים שיש להם הרבה טונות זה בלה ושאיכות לחזיק את צי המכוניות שלהן, יחזיקו זאת ביחד. זאת תהיה חברת שירות שתעסוק רק בזאת. כשהיתה אצלי משלחת של גורמי תובלה, אמרנו להם שאנו מתנגדים שמפעלי תובלה יתחרו בשוק הפרטי. הם נועדו רק לפיתוח. אין להם קונצסיה. הם מובילים רק את המוצרים של מפעלי הפיתוח.

ז. סונזאייב: אם כך - הרי כאן יש להם בכל זאת קונצסיה.

שר הפיתוח: לא. אם יש לך ביח"ר ואתה קונה לך חמש מכוניות שיובילו את התוצרת שלך - האם זאת קונצסיה? משרד הפיתוח הוא בעל המפעלים הללו, ותובלה היא חברה ממסלית השייכת למשרד הפיתוח. יש הרבה חברות השייכות למשרד הפיתוח שיש בהן גם השקעות פרטיות, כמו בדשנים, החשמל ועוד. וכמו שמחצבי ישראל משרתת את כל החברות וחברת השווק - יש גם חברת תובלה שתשרת את כל החברות. רוב המניות הן בידי הממשלה.

יש גם בעיה של הובלות לאילת, ואילת לא תוכל להתחרות ביצוא ויבוא עם נמלים אחרים אם לא יהיו סידורים יותר זולים להובלת סחורות לשם ובחזרה. אחת הדרכים היא ייעול, מכוניות גדולות. דרך שניה - לדאוג לכך שהמכוניות ילכו מלאות בשני הכוונים. כל העניין הזה נבנה אפוא בצורה מרוכזת על מכוניות גדולות ומתוך הכוונה למלא אותן. עי"כ אנו משיגים מחירים המאפשרים להתחרות עם נמל חיפה.

ז. סונזאייב: אבל יש התחרות בהובל מאילת ו לאילת.

שר הפיתוח: לא. יש מחירים קבועים. אין אנו מתערבים בכך. או שיש הכוונה וריכוז, או שיש שוק חפשי. אחרת יעלה הדבר הרבה יותר ואיש לא ירצה לשלוח ולהביא סחורה דרך אילת. זה אצלנו הגורמים השונים, ואמרתם להם: אצלנו מובילים בערך ב-44-42 פרוטה לטון-ק"מ. אם אלה יכולים להוביל במחיר זה - הובילו את ההדרים במחיר זה, את הכותנה וכל היתר. אבל הם מובילים את כל סחורותיהם במחיר כפול.

זלמן טרזאייב:

אבל לתובלה יש סובסידיה בכך שלא שילמה את הסכום.

שר הפיתוח:

עכשיו לא. הגורמים האחרים באו לתובלה זה צריך לה קרטל, ותובלה סירבה. אחרת תהיה תחרות ואנרכיה ואח"כ יוכיחו שזה אינו משתלם ויעלו את המחירים. לממשלה אין ענין בתובלה אלא לדאוג לכך שהמפעלים יהיו רנטבליים. אם אני צריך להוביל מיליון טון, אינני צריך לספק מכונות וכסף שיובילו מאה-מיליון טון כדי שהמיליון הזה יעלה לי בזול. כמו שאני דואג למפעלים הללו, ואינני יכול לדאוג לכל המפעלים, כך אני דואג גם לענין זה.

א. כהן: אתה מסכים שהענין הזה ישמש נושא לבירור מיוחד?שר הפיתוח: כן, בוודאי.

אין לתובלה שום פריבילגיה. יש שאלה של התנועה הקיבוצית. הדבר קם מתוך הנחה שבתנאים הקשים הללו של הנגב וכו' לא טוב לעבוד רק בנהגים שכירים. טוב שיהיה איזה נושא שיש לו ענין בדבר. וכך נותנת התנועה הקיבוצית חלק של הנהגים.

ענין החשמל: - התקציב שישנו מבוטס על חוב גדול וגרעון תקציבי שהיה בהשקעות. מתוך 35 מיליון צריכים 15 מיליון לשלם את ההשקעות שלא היה להן תקציב בשנה הקודמת. גם השנה קיים אותו מצב.

א. בהיר: כמה כסף יש להשקעות חדשות בתוך אותם 35 מיליון?

שר הפיתוח: 20 מיליון, מזה 5 מיליון שילומים. דרושים לנו אפוא עוד כ-12 מיליון ל"י. או שינכו פחות מהחובות הישנים, או שימצאו מקורות נוספים. אנו מקווים שאולי יינתן לנו לעשות אמיסיה בארץ או בחו"ל. אנו מקווים שכבר במאזן זה, זו הפעם הראשונה מאז 1950, נשלם גם דיורידנה קטנה.

א. בהיר: אבל האם התחנה בחיפה יכולה כבר להתחיל בבנינה?

פ. באדר: ועדת השרים הכלכליים אישרה שיש הכרח להתחיל בראשית השנה הזאת את התחנה השנייה בחיפה. אך יש בעיה תקציבית. למען לקיים כל מה שחברת החשמל צריכה לבנות השנה, כולל הוצאה של 4,5 מיליון לירות השקעה בשביל חיפה-2, יהיו דרושים לה לפי חשבונה 12 מיליון לירות, ולפי חשבונה - כ-10 מיליון לירות לשנה זו, 1958/59, נוסף ל-35 המיליון שיש בתקציב ושחלק מהם הם מחזרת החוב לאוצר ולשילומים מהשנים הקודמות.

שר הפיתוח: תשלום הדיורידנה הקטנה השנה תואפשר ע"י ירידת

מחירי הדלק. בשנה הבאה אולי נוכל כבר לשלם

דיורידנה רגילה.

לשאלות של ח"כ קלמר: - אשר לבשלי מקצוע, כשם שמשרד התחבורה נותן רישוי לנהגים, כן עושים אנו לגבי בעלי מקצוע, כי אנו מפקחים על כשירות המתקנים החשמליים, כדי שלא יהיו אסונות.

בענין "אורט" אני מוכן לברר.

בשעתו מסרתן מקיירה לעל חברת החשמל, ועמדתי על ענין השעות הנוספות. אמרתי שהושגו קיצוצים וחסכוניות. איננו מסתפקים במה שהושג, ואנו ממשיכים בכיוון זה.

ביחס לתמוע - אנו מחסלים את המכון, וכל הפועלים הרגילים יגוררו באילת. אלה שבאו מהצפון היו פועלים של הקמה.

א.ב.

שר הפיתוח:

לענין בית-אש: - הוא נתקבל לשם ההקמה, וסיים אותה. עכשיו היה לנו ויכוח בענין זה. עמדתי על כך שבראש מפעל זה צריך לעמוד לא עסקן אלא מהנדס בעל נסיון בהנהלת מפעל. ועד-הפועלים התארגן שם ושלח מחאה מדוע מפטרים אותו. עניתי שאין זה מתפקידו של ועד עובדים. פרסמנו מכרז. אמנם היתה היענות, אבל לצערי, למרות כל הבקשות, אנשים בעלי רמה בהנדסה לא התגייסו, ואולי נצטרך לעשות קומבינציות עם האנשים שיש לנו. אמנם טענו שהשר עושה מכרז אך למעשה כבר יש לו מישהו, אך בתברר שאין איש, גם לאחר המכרז.

בענין נמל אילת, כבר אמרתי שזה שייך לנו.

ועובדים שם בשבת?

מ. קלמר:

אני מוכן לבדוק זאת. אינני חושב שעובדים שם יותר מאשר בנמל אחר, אבל אני מוכן לדאוג לכך שכל עבודה שאינה שייכת לאניות, אין כל סיבה שתיעשה בשבת.

שר הפיתוח:

צריך לדאוג לכך שלא יבואו אניות בשבת.

מ. קלמר:

אין למשרד הפיתוח ולהנהלת הנמל כל סמכות לכוון אמניות שלא יבואו בשבת.

שר הפיתוח:

הדאגה העיקרית שם היא שאניות יבואו בכלל.

מ. באדר:

בכל אופן, הענין הזה אינו ביד ינו.

שר הפיתוח:

לשאלות של ח"כ א. כהן: - בענין הערבה, אלו הן פעולות בעיקר של חיפוש מים, אותו מיליון הכתוב בתקציב. הכוונה היא לצינורות וסידור בריכות, שאיבת מים במקומות בהם קדחנו, וכו', וגם לקידוח בארות חדשים. בענין קידוחי מים אנו נמצאים במיטת-סדום, כי אין לנו כסף מספיק.

קידוחי מים בערבה גם ענין של שבע-שמונה שנים אצלנו, וכבר עלינו לדעת משהו על כך.

א. כהן:

יש כבר אספקה סדירה לאילת, ליטבתה ולתמנע. יש איזור של עין-יהב שבו יש מים להקמת שתי נקודות ישוב ומצפים שיתישבו שם. אנו מתכננים עתה גם בפארן, שם יש באר קטנה ואילו היינו קודחים שם אפשר היה להקים עוד עיירה.

שר הפיתוח:

האם בתמנע קודחים עכשיו?

א. בהיר:

בכל הסביבה הזאת יש לנו כסף לשלושה קידוחים, כולל לציוד לבארות שכבר קדחנו.

שר הפיתוח:

בענין התפלת מים: - במפעל זרחין אנו חושבים שיתחילו להניע את המכונות בכל יום. הוא נמצא בת"א על שפת הים, ואז נראה כיצד זה יפעל במשך כמה שבועות. הבעיה איננה אם המתקן יתפיל מים, אלא כמה זה יעלה. אם זה לא יצליח - כמובן יכעסו כולם מדוע הושקע בכך כסף. אבל כל המומחים בעולם אמרו שעל הנייר הדבר מתקבל על הדעת, אך חשבון אפשר לעשות רק לאחר שינסו זאת.

ביחס לזיוב באילת, אנו מביאים בחשבון אפשרויות

של זיקוק המים.

האם אי-אפשר לקבל למפעל זרחין עזרה בינלאומית?

א. כהן:

בינתיים בנינו את המפעל.

שר הפיתוח:

שר הפיתוח:

בענין המזה באילת: - מבחינה מסחרית אמנם ייתכן שזהו ענין כדאי. אין זו תעסוקה רבה בהשוואה להשקעה. המדובר בערך ב-20-30 איש. אבל הלא ניתן לביצוע. יש שם שטח קטן. הרבה מהכנסות אילת יבואו מתיירות, וזה אינו עולה בקנה אחד.

אשר למלח מיס-המלח, אנו מוכרים קצת בארץ, אבל כאן יש סובופול של חברת עתלית, והם עובדים ביחד. קצת מזקקים את המלח בשביל יצוא בים-המלח. אם תהיה רכבת - אולי אפשר יהיה לשלוח זאת דרך אילת.

על סיכויי הון חדש לים-המלח כבר דיברתי, יש איזו קבוצה.

אשר לחיפוש נפט: - החברות מחפשות. עכשיו יש מצב-רוח לא טוב, כי לא מצאו די, אבל החיפושים נמשכים. הסיכויים מצויינים, אבל השאלה היא מתי ימצאו את הנפט. כולנו בטוחים שיש נפט, אך מתי יימצא? כיום מכסה הנפט 5% של התצרוכה.

אין מריבות ביחס לנגב. הסיכויים נשארו אותם סיכויים שהיו. אנו לא טיפלנו מעולם בחקלאות. בעיניים אחרים יש עבודה משותפת עם משרד העבודה. הוא מקים את הסיכונים תוך התייעצות אתנו. במפעלים תעשייתיים מטפל משרד הסחר והתעשייה. אנו יוזמים. אנו מחפשים אנשים וטציעים להם תכניות. המימון בא מצד משרד הסחר והתעשייה. גם הוא יוזם מבחינת חיפוש אחר משקיעים פרטיים.

בענין הברום, אין שום סינדיקט בינלאומי. יש קשיים בשיווק. בינתיים מוכרים כל מה שמייצרים. בעצם העובדה שגבר דבר מרעיל יש קשיים בהובלה, אבל עובדים עכשיו על כמה מוצרים מברום שיהיה כדאי לשווקם יותר מאשר את הברום עצמו. כרגע לא מכסה המפעל את כל הוצאותיו, הוא עדיין לא גמור כולו ועובד רק חלקית. יש שם כמה בעיות שצריך לפתור.

היור י. גורי:

יש לנו עוד הבעיה של תובלה. חלק מן החברים קיבלו תזכיר בענין זה, והודעתי להם בשעתו שהוועדה לא תוכל להיפנות לדבר בשעת הדיון בתקציב הנוסף אלא רק כשנדון בתקציב 1958/59. לפני שנסיים אפוא את הדיון בתקציב משרד הפיתוח, ניתן להם הזדמנות להופיע לפני הוועדה, ונזמין לאותה פגישה כמובן גם את ב"כ המשרד. אני חושב שהפגישה תתקיים ביום א' הבא בת"א.

ז. סנוזאייב:

יש לי שאלה נוספת. בקשר לתעריפים החדשים לחשמל שפורסמו בעתונות, התעריפים לתעשייה: - התעריף הזול ביותר שהיה קיים קודם היא 18,5 פרוטה לקילווט שעה. האם התעריף הזול ביותר בעד הכמויות הגדולות לפי התעריף החדש יהיה פחות או יותר ממה שהיה?

שר הפיתוח:

הוא ישאר אותו דבר. כך החלטנו. את ההעלאות התחלנו מ-20%, לא לפי ההצעה שהיתה קודם, מ-30%-1,5. יש שנים-שלושה מפעלים שיש להם תצרוכה עמומה, ולהם אולי נעלה פחות. עכ"פ, הורדה לא תהיה.

ז. סנוזאייב:

אם התעריף הזול ביותר בעד הכמויות הגדולות הוא 18 פרוטה, ופורסם שמחיר הקרן של החשמל הוא 25-27 פרוטה, פירוש הדבר שבכמויות הגדולות ימכרו למעשה בהפסד ניכר.

שר הפיתוח:

לא. יש גם "Fixed charge". הממוצע היה אפוא יותר.

א. בהיר:

בענין הידיעות בעתונות על הורדת תעריפים לצריכה ביתית. האם הדבר כבר נכנס לתוקף?

שר הפיתוח:

עדיין לא, אבל ייעשה משהו בקשר עם זה.

היו"ר י. צנורי:

לסיום הישיבה ברצוני עוד להודיע על הסעיפים בסדר-יומה של הוועדה: בול בטחון, תשלומי חובה, תקנות ההגנה (כספים), אישור ערבויות, ויש עוד. עלינו עוד להחליט על הוצאת הקטעים מדו"ח מבקר המדינה על מערכת הבטחון. יש גם לפנינו עוד דיון בצו מכס, העברות מסעף לסעף, פטור מס-הכנסה (אילת). חלק מן העבודה תיעשה בוועדות משנה.

ח. רובין:

בקשר לתקנות ההגנה אני מציע לכנס את ועדת המשנה הקיימת ולתת לה סמכויות מלאות להביא זאת לכנסת. הוא הדין בענין תשלומי חובה, ענין שיעורר ויכוח בכבוד, כמו גם ענין בול הבטחון. אני מוכן להציע פשרה לגבי שני החוקים הללו: לתת להם סוודים קבועים, עד סוף יוני, עד שנוכל לדון בהם בהרחבה.

(הישיבה ננעלה ב-12.00)