

2705

פרוטוקול מס' 81  
80/81

מישיבת ועדת הכספים

בי"מ ב' ה'ב אי"ר תשי"ח, 12.5.1958

בשעה 1210

נוכחים:

- י. גולד
- י. אשכנזי
- א. בהיר
- י. גדר
- א. כהן
- י. סג"ל
- י. ספי
- י. קדנטי
- ש. ביק

מזמנים:

- מר ארזני - משרד האוצר
- מר קמחי - משרד האוצר
- מר פוס - משרד האוצר

סדר היום:

ערבות מטעם המדינה לאשראי לרכישת מיכליות ביפן.

=====

הי"ד י. גורי:

אני פותח את הישיבה.

ברצוני להביא לידיעת החברים שלו נוכחו בישיבה של אתמול אשר הנושא שלה ידוע מתוך ההזמנה ולא אקריא עכשיו את המכתב, זה התברר מהדברים שנאמר, נעזית לידיעת חלק מהחברים אשר תבעו אתמול לא לסיים את הברור אלא לשמוע תיאורים נוספים, לאפשר להם להציג שאלות נוספות, ומכיוון שהענין דחוף - על כל פנים לפי דברי בא כוח האוצר - מאד, החלטנו להמשיך את הישיבה היום.

קיימות שתי אפשרויות. האחת שתינתן תשובה לשאלות שכבר הוצגו אתמול בישיבה וזה עשוי להכנס אותנו למסלול מחדש, או לאפשר לחברים להציג שאלות נוספות על אלה שהוצגו ולשמוע אחד כך את התשובות.

ר.ר.

מפיר:  
אני רוצה לבקש שהוועדה תקבל עד הישיבה הבאה דוח  
על המצב בתימנה ותקיים דיון דחוף. אם לשפוש לפי  
כל מה שמתפרסם בענין זה, הענין עושה רושם חמור ביותר.

היו"ר י. גורי:  
מכל מקום היו תקלות, מה שיעור התקלות לפי ההודעה,  
הוא שיעור מקובל בדרך כלל. נבקש מסד הפיתוח והוא  
ישלח את מי שהוא רוצה.

מפיר:  
דבר שני - שאלות לאינפורמציה.  
ש. בזק:  
שר האוצר נסע, הוא יהיה ביום רביעי והוא הבטיח  
לסלק את כל החובות.

היו"ר י. גורי:  
בענין המועמדים לוועדת המסנה, אני צריך לקבל  
את החבריים המועמדים מה שיותר מהר, ואני מבקש  
מהחבריים שנקבל זאת עד לפתיחת הכנסת. בדרך כלל פעדות פנימיות הן בנות 9  
חברים בפרופורציה המתקבלת. האם המספר הזה מתקבל על דעת חברי הוועדה?  
הוועדה הזאת היא ועדה טמייעת לוועדת הכספים. כל דבר שהיא מקבלת פה אחד  
מאושר ללא ויכוח, ואם יש טפקות הדבר בא לוועדת הכספים. החלטנו שניתנת  
האפשרות להגיש מועמדים לוועדה זאת שלא מתוך חברי וועדת הכספים.

סמכות הוועדה לא יותר מאשר להציע הצעות לוועדת  
הכספים, הצעות סיכומים לדוח של מבקר המדינה, ולא רק לדוח מבקר המדינה השנתי  
אלא לכל המסמכים שאנו מקבלים במרוצת השנה ממבקר המדינה. היא תהיה קבועה כך  
שתוכל לעבוד לא רק בקשר לדוח אלא שיהיה וועדה המקשרת עם מבקר המדינה וכל  
מסמך יובא לידיעתה ולאחר מכן היא תביא זאת לוועדת הכספים.

י. בדר:  
אני לא מסכים לוועדת מסנה בכלל.

היו"ר י. גורי:  
הודעתי לפרוטוקול, והויכוח יכול להיות רק על  
מספר החבריים. לא יכול להיות ויכוח על עצם הקמת  
וועדת המסנה.

מוכח: תקום ועדת מסנה בגודל של 8 חברים בסדר של 1;1;1;1;1;2.

מר ארנון:  
הבנתי מהשאלות שרצוי לתת קודם את הרקע של כל הענין.  
אחרי שראינו בזמן משבר סואץ מה שקרה, הגענו יותר  
וי יותר למסקנה שהיה רצוי לו היינו יכולים בימים האלה של המשבר לבנות על אוניות  
או טנקרים להובלת נפט שהם בשליטה הסופית של שר התחבורה הישראלי ואפילו שר  
תחבורה אחר, לא שר תחבורה של מדינות אחרות. על סמך זה בדקנו את האפשרויות  
לקנות סיכליות בעולם, ופה היו מספר שאלות שהיינו צריכים לבדוק, ולבדוק באופן  
יסודי. וזאת קודם כל השאלה של גודל הטנקר. הזמנו לפני 4 שנים טנקר, חיפה  
שהוא בגודל של 19,000 טון שהוא בדגל ישראל, קיים גם טנקר אחד של אל-ים  
ים-סוף, וישנם עוד שני טנקרים קטנים, געתון ו-ירקון אשר גרמו לנו הרבה  
צרות בקשר למצבן. הטנקרים הגדולים הם תחת דגל ישראלי. בזמן המשבר של מבצע  
סיני קראנו אותם לדגל והם עזרו לנו בפתרון של הובלת הדלק.

אנו חושבים שבמסגת כל תכניות הפיתוח הקשורות  
בספנות, רצוי שגם בשטח הזה המינימום יהיה שאנו נוכל בשעת הצורך להוביל את  
הצריכה של הארץ במלואה ואני לא רוצה להגיד שיש לעשות זאת בטנקרים שהם תחת  
דגל ישראלי. גם על הבעיה הזאת קיים ויכוח, אבל יש לעשות בחברות כאלה שברור  
שהן תחת השליטה של הממשלה הישראלית.

אחרי שהשלמנו את הצינוור אילת - אשרוד ועומדים  
להשלים את הצנוור אילת - חיפה, ואחרי שראינו עכשיו שזה כבר יותר מסנה שאספקת  
הנפט מהמקור הזול ביותר בשבילנו הולכת כשורה ואין שום הפרעה, ולפי ידיעות  
שקבלנו לא נראה שתהיינה הפרעות גם בעתיד, על סמך זה החלטנו להפנות את הדרישה  
לטנקרים. הטנקרים שאנו רוצים הם בגודל המקובל כיום בעולם וזה מתאים ביותר  
להובלה מהמפרץ הפרסי לאילת, זאת אומרת סופר-טנקרים לא הקטנים אלא הגדולים  
בני 45,000, 47,000, 50,000 טון, ואנו החלטנו ללכת במסגרת האפשרויות שלנו  
להזמנת כאלה שיכולות לתת לנו את ההובלה של כל הכמות שאנו צריכים להוביל

לפי החשבונות שלנו מתבאר שאנו צריכים לזה בערך שני טנקרים בני 47.000 טון לפעולה מתמדת להוביל 600.000 - 650.000 טון לשנה. זה תלוי באיזה מקום הטנקר צריך ללכת לודי-דוק. אם הוא צריך ללכת ליפן או לדרום-אפריקה זה לא כל כך הרבה. אם יש דרי-דוק לטנקרים בגודל זה יותר קרוב זה עלול לעלות ל-650.000 טון. עכשיו אנו מובילים לפי התכנית מהמפרץ הפרסי לאילת. אנו מקויים שב-58 נוכל להוביל 1.100.000 טון.

אחרי ששמעתי את השאלתה של ספיר על תינמט, אני יכול להגיד במיפוק שהציבור מאילת - חיפה, נותן לנו יותר ממה שחשבנו בזמן התכנון. התכנון המספדי היה על 900.000 טון. היזם מעבירים יותר ממליון טון חושבים שאחרי שהצבור יהיה עז חיפה נוכל להגיע ל-1.080.000 טון או 1.100.000 טון לשנה מאילת. נוסף לזה אנו יכולים דרך הצנור הגדול מבאד-שבע להעביר את הנפט מחלץ. היזם מאשרוד זה הולך בטנקרים. ישנם עוד 7-9 טנקרים המובילים מאשרוד את הנפט לחיפה, ובמצב שהיה חודש טוב היו 9 אוניות שהובילו את הנפט. הובילו 95.000 טון בחודש אחד. בממוצע אנו חושבים שנקבל מלמטה 90.000 טון לחודש ואנו יכולים להזמין לזה עוד 50.000 - 70.000 טון ממה שנקבל מחלץ.

כדי להוביל 1.100.000 טון, אנו חושבים שהכי יעיל בשביל המשק הישראלי יהיה להשתמש בטנקרים שהם הרבה יותר זולים בהובלה מהטנקרים היותר קטנים, ויש לנו יתרון עצום שנמל אילת יכול בלי הרבה תוספות לקבל את הטנקרים הגדולים. באילת מתוך עמק עמוק טאד ליד החוף, ואנו יכולים להשתמש בזה לשני הטנקרים האלה, ואולי אפילו לטנקרים יותר גדולים, אבל טנקרים יותר גדולים לא יכולים להכנס למפרץ חיפה. כגון טנקרים בני 65.000, 85.000 או 100.000 טון.

אנו בתכנית הכללית של קניות האוניות בשילומים חשבנו לבקש שינוי של החוזים שכבר תמנו עליהם. במסגרת האוניות שכבר קנינו לבקש שינוי של החוזים כך שנוכל לקבל במסגרת השילומים סופר-טנקרים. בדקנו את העניין גם עם צים וגם עם אל-ים, וכל החברות באו להכרה שלפי החוזים שחתמו ב-56 אין אפשרות כלכלית לשנות את ההזמנות משני טנקרים גדולים לסופר-טנקרים היות והמחיר שיוצא מהשינוי יהיה הרבה למעלה מהמחיר העולמי והרבה יותר למעלה באופן יחסי ממה שהמחיר של בול-קריירס, מעל למחיר העולמי.

היום יש עוד טנקר אחד בהזמנה מעשית, וזה עוד טנקר של 19.000 טון. היתה לנו אופציה על עוד שניים שלא נזמין אותם כטנקרים אלא כ-בול-קריירס כי בשוק של הטנקרים היתה ירידה גדולה מאד, הרבה יותר גדולה מאשר בשוק של הבנייה של אוניות אחרות.

האם זה נכון שזה הגיע ל-20% פחות? ספיר:

ד"ר ארנון: כן. חשבנו שהדרך הטובה היא במסגרת השילומים אבל אחרי שראינו איזה מחירים יוצאים, בדקנו אפשרויות במקומות אחרים והלכנו למשא ומתן לבניית טנקר בצרפת. ואז בנו בעצם להסכם עם חברות הדלק להזמנת טנקר בתנאים שהם היו הרבה יותר טובים מהתנאים של גרמניה, בלי לדעת בדיוק את התנאים שאנו יכולים לקבל ביפן, אבל בידיעה שיכול להיות שהתנאים ביפן יהיו יותר נוחים, אבל היחסים שלנו עם צרפת וגם בקשר לניצול האשראי של 30 מליון דולר, החלטנו שבתנאים האלה כדי למשק הישראלי לקנות טנקר אחד שם ולקנות טנקר אחד בתנאים יותר נוחים ביפן. אבל ברגע שרצינו לגמור את העניין הצרפתיים שינו את התנאים, וגם את תנאי התשלום. הם לא רצו לקבל 20% עד למסירה ו-80% בקרדיט אלא רצו להעלות ל-40% בשעת המסירה ו-60% בקרדיט, ואנו לא הסכמנו לזה, ועל סמך זה המשא ומתן נפסק.

בינתיים נסעה משלחת מטעם הממשלה ליפן וניהלה שם משא ומתן וקיבלה תנאים שהיו נראים לנו הטובים ביותר שאנו יכולים לקבל בעולם, בכל אופן פעולות שבאות בחשבון לקניית טנקרים. אחרי שהמשלחת חזרה הזמנו את בעל המספנה או את מנהל המספנה היפנית הבה והמשכנו במשא ומתן איתו. במשא ומתן האורגינלי היתה מחשבה שממשלה תחתום על החוזה וזה יהיה חוזה בין שתי ממשלות, אבל אחרי דיונים נוספים היה נראה לנו שיותר מוצדק ומוצלח אם החוזה יהיה בין המספנה היפנית ובין הקונה פה, והקונה יהיה צים או החברה הישראלית לאוניות דלק בע"מ. היפנים אמרו שהם מוכנים ללכת לשיטה הזאת בתנאי שהממשלה תהיה ערבה לתשלומים.

ד.ר.

עכשיו אני מוכרח להגיד. שמעתי שהיתה שאלה למה הממשלה מביאה את הענין תמיד ברגע האחרון, ואני תמיד לנימוק הזה רגיש. כאשר ספרו לי את הענין, אמרתי. הלכנו לפני חצי שנה או שמונה חודשים לוועדת הכספים ובקשנו ערבות עבר אל-על. לא ידענו באיזה תנאים נקבל את ההלוואה. אני רוצה שוועדת הכספים תגיד לי, מותר לי ללכת עד 8% - 9%? אמרו לי כשתדע את התנאים תבוא לוועדה.

בדיון שהיה אמרתי שהדיון עם היפנים היה קשה ביותר. אנו חשבנו לגמור את הענין ביום ראשון, זה נדחה וחשבנו אחר כך ליום שלישי, האמת שגמרנו באותו היום שהתקשרי עם מר גורי ובקשתי ממנו לכנס את וועדת הכספים. אני מבקש שחברי הוועדה לא יראו בסידור איזה מן שיטה שאנו מביאים את הענין כבר גמור לוועדת הכספים וצריכים להגיד בום. את המשא ומתן הזה לא יכולים לנהל באופן אחר. אני גם לא אומר לו וועדת הכספים היתה יושבת כל יום הייתי אומר שאני אבדור ואספר הכל בשביל האישור הסופי. אבל במצב הקיים רצינו לחכות עד שנדע בדיוק על מה שמדברים כי פה הפרטים הם חשובים מנקודת ראות של אישור או אי-אישור. זה רקע של בקשתינו.

אני רוצה להבהיר עוד ענין. אנו רוצים לקנות שני טנקרים. אנו חושבים שהיום בשעה חמש, אם וועדת הכספים תיתן אישור לכך, אנו יכולים לחתום על טנקר אחד עם אופציה לטנקר שני. האופציה תהיה לממשלה. אין כוונתנו היום שאותה חברה תיקנה את הטנקר השני, כוונתנו היום ששותפות של חברות הדלק, סובול, חברת הדלק וחברת פז, שעוד מישהו או רק שלושתם ייעשו שותפות והם יקנו את הטנקר השני. אבל כדי שלא נפסיד את היתרון של אופציה שאנו נקנה שני טנקרים וזה בדרך לבנו לפי החוזה הנחה של שני דולר לטון, ואולי אפילו הקלות במסו. כלומר, ההוספות שהזמנו אחרי החוזה הבסיסי. אנו בטוחים שגם אז אנו צריכים לתת ערבות.

ז. סוזאיב: זאת אומרת שאם אתה מודיע היום על האופציה בתוך התכנית הזאת, זה אומר שוועדת הכספים לקבלת התכנית של האופציה מתחייבת על ערבות. אם תשתמש באופציה זה אומר שמראש אנו אשדנו.

ד"ר ארנון: באופן פורמלי אנו יכולים להגיד שנקרא עוד פעם את הוועדה אם רוצים להשתמש באופציה. אבל בדרך לי שגם בשניה לא יסכימו בלי ערבותה של הממשלה. אמרתי שאני לא יודע איך זה באופן פורמלי. אני אומר את הענין לעצם הענין. אני לא מדבר באופן פורמלי.

מר קמחי: אשור השלטונות היפניים לתנאים שאנו העמדנו למשא ומתן ניתן אתמול בערב, ואתמול חל שינוי נוסף.

ז. סוזאיב: יש לי שלוש שאלות. הראשונה - מי מעביר היום, איזה טנקרים של איזה חברות, של איזה מדינות, איזה סיכלים מעבירים את הדלק בין המפרץ הפרסי ואילת, במקום מי זה צריך לבוא?

ד"ר ארנון: בזמן מסגר סיני עשינו חוזה. זה שני ט-2, זה 16.000 טון. ט-2 זה המודל. כל הטנקרים הקטנים כמעט כולם מטיפוס זה. בזמן השיא לקחנו את ה-ט-2 במחירים די גבוהים. יש לנו חוזה אחד ל-38 חודש, אחד ל-36 חודש, אחד ל-30 חודש, ואחד ל-18 חודש. כולם בערך ספברואר 1957. מה שאנו יכולים להתפטר יותר מהר מה-ט-2 אנו נרויח. אחת במצאת בדגל אמריקאי, שלוש בדגל ליברי. בתחילה שילמנו 8 דולר לטון, אחר כך 7 דולר לטון והגענו ל-6 1/2 דולר לטון. לפי החישובים שעשינו, אנו חושבים שתהיה אולי בשנה הראשונה לא תעסוקה מלאה, אולם תעסוקה מלאה תהיה אולי רק בשנה השניה. זה תלוי מאיפה צריכים להביא את הדלק העודף. קוזלוב סיפר באיזה תכנית אנו רוצים להביא ב-58/59. אנו רוצים ב-58/59 להביא דרך אילת 1.100.000 טון. חלק אחר אנו רוצים להביא מוונצואלה. במצב שלנו לא טוב שנהיה תלויים ב-100% בארץ אחת. הצלחנו השנה לקבל מוונצואלה במחירים שמתקבלים על הדעת, זה לא עולה לנו הרבה יותר יקר אפילו מהנפט דרך הצנור. אנו חושבים שזה כדאי ואנו חושבים שב-59/60 יהיה בערך כך שאנו צריכים להוביל את המזוט שנביא מאירופה.

ד"ר ארנון:

אנו מביאים בערך 350.000 - 400.000 טון, נוסף ל- 1.350.000 טון. אנו לא צורכים כל כך הרבה כי בנתי הזיקוק אנו מפסידים 10% גפוזצט של הזיקוק. אנו רוצים להוציא את ארבעת ה- 2-0 מהשימוש. אנו רוצים שתהיה מעוקה לטנקרים האלה במסגרת שלנו.

ז. סוזאבי:

שלא מסוג אחר. החברה צריכה לשלם ליפנים, הממשלה נותנת את ערבותה. על מה בניתם את חשבונכם שהחברה תוכל באמת לעמוד בהתחייבות? איך בכלל נעשה החשבון בין הסדינה ובין החברה הזאת בקשר לאספקה? למעשה הם יכולים להיות שקטים שעל ידי קוסט-פלוס נוכל לכסות את ההוצאות. אני מפנה את השאלה כלפי צים שהיא שותפת ב- 80% בחברה. אולי לא בהזדמנות זאת או בהזדמנות אחרת, אולם לצים הממשלה טרם נכנסה לשותפות, כי בקשר לשותפויות אחרות קראנו בעתון שחוגים מסויימים העמידו תנאי שלא ידרשו מהם הגדלת הון בשעת הצורך, אצי בכלל שואל שאלה כזאת. על סמך מה בכלל בנו את החשבון הזה שיוכלו להשאר ולעמוד בתשלומים בצורה זאת שהסדינה לא תצטרך לקנותה לתת דולרים?

אם מיהרנו להזמין את הטנקרים מהשילומים ואוניות משילומים, שם היה נימוק שצריכים מאז לקחת, הנימוק היה יותר להוציא את הכסף מגרמניה מאשר הרצון לרכוש את האוניות, וכאשר יגמרו השילומים אז אפשר גם למכור. מה היא ההצדקה העניינית בשבילנו, מדינה עניה, להתקשר בהוצאה של קרוב ל- 15 מליון דולר לקנות את הטנקרים? למה מתכוונת שאלתי? אם נכון שיגידו מטעמים בטחוניים, בין-לאומיים, מעבר צמיצרי טיראן יובטח לנו יותר עם האוניות תהיינה שלנו, בדגל ישראל, ואנו צריכים להבטיח אספקה, אז נימוק כזה שוקל כנגד מליונים של דולרים, אבל אולי להיפך? אולי דוקא מצד בדגל אמריקאי יוכל לעבור במיצרי טיראן בצורה יותר בטוחה מטנקר ישראלית?

לי לא ידוע מה היא ההצדקה בשבילנו היום דוקא לקנות, מדוע לא להתקשר בחוזים? זה ישנן אוניות וישנן חברות ואני מתקשר לפי מחירי השוק. כל העולם נוהג כך וגם אני נוהג כך. כאשר אני קונה אני, וישנן תקופות שמפסידים הרבה או טובילים במחירי הפסד, לא נוכל להפעיל את הטנקרים במחירי הפסד כי חברה כזאת, צים, אל ים או כל הגופים יחד, הם לא יוכלו להפעיל במחיר הפסד את הטנקרים, וזאת היא השאלה הקודמת שהצמדתי. האם קבעו תנאים בקשר לתשלומים? ואפילו אם נקבעו התנאים אני מואד חושש שבסופו של דבר אם יוצר הפסד לחברה הזאת, יצטרכו מצד זה או אחר להחזיר להם.

י. ספיר:

היחס לטנקרים, עכשיו המצב הרבה יותר חמור. לאחר סתימת הגולל בתעלת סואץ היתה להיטות רבה מאוד לבנות טנקרים ודוקא סופר-טנקרים גדולים. אם אינני טועה נמצאו הזמנות עצומות שניתנו, ויש היום בעולם עודף עצום של טנקרים שהיו בנויים על ההנחה שיצטרכו תקופה ארוכה להוביל סביב הכף. אם נשפוט לפי זה, אני מניח שיש היום עודף גדול מאוד של טנקרים שיתחרו ביניהם במידה זאת או אחרת גם על ההובלות. הראייה שהמחירים ירדו, וירדו הרבה והיום הם יותר נמוכים מאשר היו אי פעם גם לפני העניין של סיני והסואץ. זאת אומרת שההשפעה על המחיר איננה רק השפעה של העליה בזמן סיני אלא באופן רגיל של הצע וביקוש.

אינני יודע את הספקולציה לפי המחירים הקיימים. אני מוכן לאמר שבמחירים הבין לאומיים לא תהיה אפשרות מתוך ההחלטה לשלם את האמורטיזציה ואת הדיבייט, לי יש הדושם שבהרבה עסקים של אוניות, הן בנויות על זה שאתה למעשה משלם את האוניה על ידי אמורטיזציה בלבד. זאת אומרת בסופו של דבר אתה נשאר למעשה בלי אוניה ובלו כלום. אינני משוכנע שגם לגבי אוניות אחרות המצב איננו כזה. אינני יודע אם הרועדה בזמן שבקרה בצים אינני יודע אם היא קבלה תמונה על הספנות שלנו, אינני יודע אם שם נמטרו מספרים באיזה מידה במצב הקיים האם המחירים מאפשרים את האמורטיזציה והדיבייט.

היו"ר י. גורי:

באותה מידה שחברת צים מנהלת כעת את עסקיה, הם היו יכולים לעמוד בזה אף על פי שהשירותים של צים עולים הרבה יותר ביוקר משירותי התעשייה ושהם עומדים בתביעתם זאת.

י. ספיר:

יש לי רושם, שעניין הטנקרים הוא יותר עניין של בטחון מאשר עניין של חשבון, ואני שוקל אם בעניין זה אנו צריכים להפריז יתר על המידה.

עם ההזמנה של הטנקר השני יחד עם הטנקים שיש לנו

היו רוצים להכנס לשוק העולמי היו צריכים להתחרות עם חברות אחרות. בענין זה לא תהיה לנו אפשרות להתחרות מפני שענין הסנקרים מרוכז בצורה כזאת שיחסלו אותנו אחת ושתיים.

בהזדמנות זאת אני רוצה לדעת, כל הבעיה המשתלבת בהכרח בענין השילומים. הזמנו אוניות רבות משילומים מגרמניה. אם אנו קונים ביפן אנו נצטרך לשלם בדולרים. בחשבון השילומים היה הכל מבוסס על ההנחה שחלק ישלם בלירות על ידי הספנות שלנו, וחלק ישלם בדולרים מתוך ההכנסות שלנו, אבל לא הכל. אולם בענין זה נצטרך לשלם דולרים. אז יש הבדל בין הזמנה של סנקרים מיפן לבין הזמנה של סנקרים מגרמניה משילומים. הזמנו אוניות רבות מגרמניה, אין לפנינו תמונה מלאה של ההזמנות. השיקול הזה פדאי לתת עדיפות מסויימת לסנקרים, הרי אפשר היה בתוך התכניות של הזמנות האוניות בגרמניה לשלב סנקר ולא להכניס אניה אחרת, כי אינני משוכנע שכל ההזמנות הגדולות שעשינו בצורה יחידה במשך שלוש השנים האחרונות היו מוצדקות.

אם אתה מדבר על 650,000 טון בספנות, אז היום יש לנו 230,000 טון. זאת אומרת שהאוניות שצריכות להגיע זה פי שנים וחצי ממה שיש לנו. 650,000 טון אנו עוברים ב- 50% את תחום ההובלות שלנו. אנו נכנסים לתסבוכת עם הארצות שיש לנו אתן עסקים. יש לי רושם שבענין זה הלכנו יותר מידי רחוק בהזמנת אוניות מגרמניה והקניה הזאת זאת תוספת בדולרים. משום כך נראה לי שהענין מופרז מבחינה חשבונית, ומבחינת חשיבותו.

אני מבין דבר אחד. מקובל שבספנות אפשר לקבל הלוואות גדולות, ואפילו הכוונה במקורות בין לאומיים על ידי משכנתא על האוניה. זרקתי מבט על החוזה ראיתי שזה משתנה לממשלה. זה נכון?

ד"ר ארנון:

נכון.

י. ספיר:

כמה הוא האחוז לקבל משכנתא על האוניה בתחום האמורטיזציה? כדאי שנדע מה הסיכון הקיים שהממשלה

תיצרך להתחייב לשלם בדולרים.

ד"ר י. בדר:

מה זאת חברה ישראלית לאנית דלק בע"מ, חברת השיט הישראלית בע"מ או חברת אפיקי נפט, האם הן רשומות?

איזה משרד ממשלתי מטפל בהן? מי המנהלים? הממשלה נכנסת לשותפות בה יהיה לה רק 20%. זה לא הרבה מבחינת שליטה, אבל זה הרבה מבחינת אחריות משותפת. שמעתי פעם שהממשלה לא יכולה להרשות לעצמה להיות שותפה בחברה בה אין היא שלטת. שמעתי זאת מפי שר המסחר והתעשייה, אני חושב שזה נכון כי הממשלה בעד שלה אחראית בפני הכנסת. אם היא יושבת בחברה שאין לה רוב, אז היא לא יכולה להיות אחראית בפני הכנסת על מה שנעשה בחברה.

בעוד מספר חודשים תוכלו לקנות סנקרים לא חדשים

במחירים זולים פנטסטיים, יבואו אליכם עם הצעות לגבי צ'רטר במחירים נמוכים פנטסטיים. כל חברת אניות שיש לה סנקרים היא שמחה רק על דבר אחד, שהצליחה בזמן הקונייקטורה להחכיר אותם לזמן ארוך. כל חברת סנקרים רועדת מה יהיה עם הסנקרים שלה אחרי הצ'רטר. זה המצב היום. לקנות סנקרים חדשים, להזמין אותם שיהיו מוכנים דוקא בזמן הגרוע ביותר זה בזבוז.

אני רוצה לשאול שאלה של טעם. אני מאד אוהב את

הדגל הישראלי. יש לי גישה סופר-לאומנית, אבל אמרו לנו כל הזמן, חס וחלילה אל תכתבו על קו הנפט מאילת-לבאר שבע או לחיפה, אל תכתבו על אוניות הנפט שמגיעות לאילת. אנו צייתנים, לא כותבים את זה בעתונות בארץ שהיא במובן זה בסדר, אז פתאום מציעים לנו שבמקום מסויים יופיעו אוניות עם דגל ישראלי לקחת נפט. מה הקו שתמיד היה שקט ופתאום תהמולה. אם זה לא בדגל ישראלי אז אני לא מבין את זה בכלל. קונים אניה בכסף ממשלתי, נותנים ערבות ממשלתית וזה לא בדגל ישראלי? מה יהיה מצב הממשלה במצב כזה. תהיה חברה שהיא בעצם מסנה אותה, פרוש הדבר שהיא מעוניינת בזה שחברה זאת תהיה טובה, היא נדונה מראש לעשות עסק עם חברה זאת, היא נדונה מראש לשלם לחברה זאת מחירים שיאפשרו גם מימון עבודה שוטפת וגם תשלום. פירוש הדבר הזה, מראש עסק על סמך קווסט-פלום, אז למה אתם הולכים לזה?

כל קונייקטורה של רווח מופרז היא קונייקטורה מוטעית. אני מעדיף רווח מופרז אצל זולתי מאשר בזבוז מופרז אצלי. בזבוז מופרז

האם נכנסתם למצוא הון פרטי לעסק זה? זה מוכרח להיות צי"ם שהוא הכריז ומכריז לפנינו שאין לו הון, וברור שתצטרכו להלוות לו? האם נכנסתם לחפש? לא חיפשתם.

אני לא מאמין בעסק הזה, אני לא זה שאלך בעד עוד כשלוש, אני מוסר לכם את האחריות בעד ההצלחה שתהיה. אני אצביע בגוף.

**ד"ר גרבוז:**  
יש חשבון לטנקרים בגודל כזה. אנו יודעים שנכון שאחרי המשבר בזמן משבר סיני הזמינו טנקרים די גדולים והיו אחד כך מספר לא קטן של ביטולים של טנקרים, אבל בגודל כזה לא היה אף ביטול. כל הטנקרים שהזמינו בגודל זה לא בוטלו. בוטלו הטנקרים של 16,000 - 19,000 טון. בשבילנו במסיעה מהמפרץ הפרסי לאילת אין ספק שהמחיר הכי יעיל זה יהיה הטנקר הגדול ואנו חושבים שלקבייה כזאת יש חשבון, אבל אני לא יכול להגיד ואמרת בתחילה שהמחשבות של בטחון לא היו בכלל אצלנו.

אני יכול לציין שלא יקרה אסון למדינה כאשר אין לה בכלל שיקולים של בטחון, כמו שעשינו עד עכשיו. הולכים לשוק הצ'רטרס, עושים צ'רטר בזמן המתאים. אני לא יכול להגיד שבמשך 7 השנים האחרונות עשינו עסק כל כך טוב. 4 שנים חשבנו שעשינו עסק מתאים וחברת הדלק אמרה שהיא רוצה לעשות צ'רטרס כי שם היא מרויחה. אנו לא יותר פיקחים מאחרים. האנשים הבונים ובוני טנקרים לא מפני שהם חושבים להפסיד אלא בגלל שהם רוצים להרויח. והמסק הישראלי הוא בכל זאת בגודל של כמות של מליון ומחצית טון דלק כל שנה.

אני חושב שהתנאים שאנו מקבלים היום, היום הם התנאים הטובים ביותר. לא עשינו זאת מעוד מה, בדקנו את העניין הרבה זמן, האנשים שלא היו כולם בדעה אחת בתחילה הגיעו לכלל הסכמה שכדאי ללכת לעניין.

בעניין השאלה אם חברות ישראליות ישתמשו בטנקרים ישראלים להובלה זרה, אני חושב שעל זה לא יכול להיות ויכוח. זה תלוי בין חברות הנפט ובין החברה המובילה. ואם יש לחברות הישראליות קצת שכל הן תעשינה צ'רטר לזמן ארוך במחיר המתקבל על הדעת וזה יסאר במשפחה של המסק הישראלי, והאם חשוב או שזה כדאי למסק הישראלי, זאת שאלה בדרגה שנייה.

אני רוצה להזכיר שבכל זאת יש לכולנו תקווה שאנו לא נשתמש בצ'רטר הנפט מאילת ובבתי הזיקוק בחיפה רק לתצרוכת הארץ. ד"ר בדר השאלה אם אנו יכולים לעשות יצוא מחיפה ממוצרים מזוקקים, זה לא עניין רק של היצוא. אני לא רוצה להגיד שיש לנו בטחון שזה יהיה, אבל יש סיכויים שאנו יכולים להוביל וצריכים להוביל יותר מאשר אנו צודכים. או בצ'רטר יותר גדול של 16 או 18 אינטס, וההשקעה הנוספת ל-16 אינטס זה לא סכום כל כך גדול, או שאם אנו רואים שיש סיכויים להוביל עוד 2 - 3 מליון טון לאירופה, אז נעשה זאת.

החשבון שעשינו, אי אפשר להגיד שבכלל אין לו קשר עם השילומים. היום ברור שאנו יכולים להשתמש בשילומים לצרכי ציוד תעשייתי. ובשבילנו היום החשבון של השילומים והשימוש בוולדים כבר לא הבדל פרינציפיוני. כל מסק הנפט מבוטס על חשבונות במטבע הנוף ואנו לא חושבים שבטופו של דבר נשלם יותר במטבע חוץ בקנייה הזאת ממה שאנו מסלמים כאשר עושים זאת דרך צ'רטר עם חברות זרות ומשלמים בעד הובלת הנפט.

אני צריך להגיד למר ספיר שחלק מהחשבון מבוטס על זה שלא הטנקר משתלם במחיר הובלת הדלק במשך שש שנים אלא שהחברה החדשה יכולה לקבל הלוואה על הרכש. היום זה סכומים לא כל כך גדולים אבל בחשבון שבדרך כלל עושים זה עד 35%. עד האחוזה הזו יכולים לקבל הלוואה נגד משכנתא, ובעניין זה אני חושב שחלק הם יקבלו במשך שש שנים באמורטיזציה של הטנקר, חלק משכנתא, נך שהאניה בעצמה תשלם בעצמה את הדולרים.

לא אמרתי שהאניה תהיה בדגל ישראל. בעניין זה טרם החלטנו. רק אמרנו שאנו מקווים שהיא יכולה לעבוד בדגל ישראלי. אני לא חושב שבמצב של היום היא תהיה תחת דגל ישראל, וד"ר בדר נתן תיאור מתאים לטיפול שקט בבעיה הזאת.

בסופו של דבר לא היה סוד שאנו חושבים על קניית הטנקרים. אני צריך להגיד לד"ר בדר שהיוזמה הפרטית בעניין הזה, אני מקווה שהטנקר השני יהיה בחלקו שייך ליוזמה הפרטית.

ד.ר.

אני לא יודע באיזה מידה אתם חושב את חבות הדלק כיוזמה פרטית. זה יהיה 45% יוזמה פרטית, 45% יוזמה אחרת ו- 10% הממשלה. סונול" זאת חברה פרטית? סר וולפסון זאת חברה פרטית? אם העניין יסתדר אז תהיה יוזמה פרטית לטנקר השני. אני לא יכול להגיד שבטח וסתן היוזמה הפרטית האחרת היתה מאד רוצה ללכת בעניין הזה.

ז. סונול"ב:

בעניין ההצעות. אני מציע שנצביע קודם כל על החלק הראשון בהתאם לתשובה שניתנה לשאלתו של סר ספיר שאם גם הרוב יאשר היום את האופציה אין פירוש הדבר שבזה כבר מסכימים באיזה אופן שהוא על נתינת ערבות לגבי האופציה, אם הממשלה תחליט להשתמש באופציה.

א. כהיר:

אני עושה את הדבר לפעמים גם בשביל הפרוטוקול. מי שיקח את הפרוטוקול של הישיבה הזאת וידאח את העניין הזה, אז קודם כל חוץ מנציג הממשלה כל חברי הוועדה שבדדו שללו את העניין, אחו כך מצביעים, אז מצביעים בעד. אני לא רוצה להגיד רק על פגם אסטטי.

שמעתי את בדר ורציתי לשאול את עצמי. נתאר לעצמנו שבדד אחראי עכשיו על עניין המדינה. אינני יודע אם הוא היה מדבר מה שדיבר היום, ולו הוא היה צריך להחליט אז אני מניח שהוא היה גם כן קונה.

סתי אפשר לקנות אניה? אני אומר שזאת אניה שכרגע אנו יכולים לקנות ולקבל אותה בשנה או בעוד שנה וחצי, אבל רק לפני שנה המסירה היתה חמש שנים. אם אתה הולך לקנות בזמן שנראה לך שכדאי, אז אי אפשר להשיג. זה דבר שלוקח שנים. במשך השנים יכולות להשתנות הנסיבות. על כן אדוני כשאתה הולך לעסק כזה אתה צריך לראות לפניך שנה שנים ובתוך עשר השנים ישנן עליות וירידות ובסופו של דבר העולם לא מפתיע. בסופו של דבר המוצע הוא תמיד רווח.

באופן קונקרטי ביחס לטנקרים אמר ד"ר ארנון. היום הטנקרים של 8.000 ו- 10.000 טון הם פחות רנטבליים מכיוון שנכנסו טנקרים של 19.000 טון ונכנסים טנקרים של 45.000 טון ו- 65.000 טון ואולי גם של 100.000 טון. אני יכולתי את אותו הדבר להגיד לגבי אל-על עם העניין של קניית הנריסניה. אנו הלכנו לקנות את הנריסניה ברגע שעוד לא רצו לקנות אותן ובזה הצלחנו ואני טוען את אותו הדבר ביחס לטנקרים.

עכשיו אני אומר גם עניין הבטחון. האם איננו צריכים להגטיח שיהיו לרשות המדינה מספר מיכליות אשר יובילו את כל כמות הדלק אשר נחוץ לנו? לא שמעתי במשרד הבטחון טענה נגד זה. אני רוצה להגיד, שלפי הערכתי את הדברים הגיוני מבחינת המשק להגיד שמדינת ישראל שהופיעו בענף הזה מיכליות גדולות שהן הופכות את החישוב, והחישוב שלהן יהיה יותר רנטבילי כי המיכליות הקטנות עדין קיימות והמחיר הממוצע יהיה לא רק לפי המיכליות הקטנה אלא בהתחשב עם המיכליות הקטנות הקיימות, כי המיכליות הקטנות לא יכולות לבצע את כל ההובלה בעולם, כדאי לנו מבחינה משקית, כלכלית, לאומי, לקנות את שתי המיכליות שמדובר עליהן.

ד"ר י. בדר: הממשלה משתתפת ב- 20%. מאיזה סעיף של התקציב?

ד"ר ארנון: אני חושב שהממשלה יכולה לעשות זאת מתקציב סעיף האובניות.

ד"ר י. בדר: אני מציע שהממשלה תהיה אחראית בעד המיכליות הזאת ב- 100%.

י. ספיר: אני רוצה להציע הצעה שהעיסקה הזאת תעשה על ידי מי שרוצה. הממשלה להכנס לעניין הזה אין שום הצדקה לזה ואין שום צורך ובנדאי לא ב- 20%. ניקנו 400.000 טון בכסף ממשלה, שילומים, ערבויות, והממשלה לא נכנסה, אז שלא תכנס גם לעניין הזה.

הצבעה: הצעת ספיר לא נתקבלה.

ד"ר י. בדר: הצעה. הוועדה רואה באופן בלתי רצוי שהממשלה תכנס לעסק האניה.

הצבעה: הצעת ד"ר י. בדר לא נתקבלה.

היו"ר י. גורי:

מי בעד מתן ערבות?

הצבעה: הוחלט לתת ערבות ברוב של 5, 1 נגד, 2 נמנעים.

מר קמחי:

בענין הסכום. מופיע כן הסכום של 7.655.200 דולר בערך. הסכום לא כולל מיקוח שלם בקשר למליון דולר. בסיכומו של דבר זה מסתכם ב- 7.730.000 דולר בערך. זה עוד לא הכל. במידה ולא נקבל את האופציה ולא ניקח את האניה השניה, האניה תעלה לנו 2 דולר לטובה, זאת אומרת עוד 100.000 דולר.

היו"ר י. גורי:

דבר נוסף. זה חוזה שהטונז' יצטרך להגיע ל- 46.400 טון, במהירות מסויימת הנקבעת מראש, לתצרוכת ולק מסויימת, דברים טכניים מסויימים יש בתוך החוזה מן הסכמה האומרת במידה רזה יהיה יותר או פחות יש לזה תשלום אם זכות להסתייג מזה. הסכום עלול להשתנות וגם לעבור את המסגרת הזאת.

האוצר מציע אם כן לאשר ערבות בין 7.730.000 דולר ובין 7.800.000 דולר.

אני רואה פגם בזה שאנו מצביעים על זה ואומרים בין ובין. אני מציע שנקבע איזה סכום ונגיד כפוף לתנאי החוזה. זה יותר הוגן ויותר יפה. נאמר עד 7.800.000 דולר, כפוף לתנאי החוזה.

הצבעה: הוחלט לקבל את הצוטח המתוקן ולאשר ערבות עד 7.800.000 דולר, כפוף לתנאי החוזה.

היו"ר י. גורי:

ההצבעה השניה היא בקשר לאופציה. האחת מכל צד על עצם השימוש בזכות האופציה גם אם קיבלה את החלטת וועדת הכספים. (ב) גם אם תקבל אישור על השימוש באופציה אין ההצבעה הזאת עדין קובעת שיש בזה אמפליקציות להסכמה לערבות.

י. ספיר: אם הממשלה תרצה להשתמש באופציה היא תצטרך להביא את זה לאישור הוועדה, ולהביא לאישור הוועדה גם את הערבות.

א. בהיר: אני מציע רק את החלק הראשון לקבל.

היו"ר י. גורי:

ענין ההצבעה הנוספת על ענין של 8 מליון דולר כפוף לעוד איזה דבר. מה יהיה מצב הגבולות לאפשרות של מתן ערבות, כך שמלכתחילה אתה לא יכול לתת הסכמה לערבות לדבר שאתה לא יודע. אם נתנו הסכם ל- 8 מליון דולר, אנו חייבים כל הזמן שהעובדה הזאת תהיה נגד עיננו.

ד"ר ארנון:

אני חייב להגיד שאנו לא יכולים לקבל את הצעת מר ספיר שאנו צריכים לבוא לוועדה כדי להשתמש באופציה. וועדת הכספים יכולה לדרוש שאנו נבוא אם עוד פעם אנו רוצים לתת ערבות. עכשיו אנו מבקשים 8 מליון, אחר כך אנו רוצים עוד 8 מליון. אני לא יכול לקבל שאנו יכולים להשתמש באופציה בלי לתת ערבות ואני צריך לבוא עוד פעם לוועדת הכספים כי סאת סמכות הממשלה, והצעת ספיר נוגעת בסמכות הזאת. אבל אני צריך להגיד שאם האופציה היא שלושה חודשים, ואם וועדת הכספים גם מוכנה לתת לנו את הסמכות, גם כן להתחייב ל- 8 מליון, את זה הממשלה מוכנה לקבל. אני מוכן לבקש שנצביע על 16 מליון מיד.

היו"ר י. גורי:

אם אתה רואה באופן הקרוב ביותר את המצב האוונטואלי להשתמש באופציה הזאת הלכה למעשה וגם להפעיל ערבות, אז יש הגיון שאתה מבקש 16 מליון. אם זה באופן הרחוק יותר, זאת אומרת שאתה משעבד 8 מליון נוספים, ואם תבוא ותבקש ערבות אחרת אז נאמר לך שאתה שעבדתה 8 מליון.

ד"ר ארנון איננו מבקש כרגע החלטה על ערבות נוספת, אבל הוא עומד על כך והצדק אתו והוא אומר. אם יוחלט על אופציה בלי לדרוש ערבות, אין זה מיעודה של וועדת הכספים שהיא תערער על כך. אז אין צורך לקבל החלטה. ואם ירצו להשתמש באופציה הזאת יצטרפו להשתמש באישור וועדת הכספים.

.רד

ועדת הכספים  
12.5.58

אני מעמיד את ההצעה להצבעה. יש בה שני אלמנטים או שני חלקים. החלק הראשון ערבות מיידית ב- 8 מליון דולר. החלק השני הוא אמפליקציה של אפשרות של מתן ערבות נוספת על 8 מליון דולר במקרה שיהיה צורך לכך.

הצבעה: ההצעה נתקבלה ברוב ועות.

הישיבה נועלה בשעה 2410

=====