

רב. 3759

פרוטוקול מס' 3/66

מישיבת ועדת הכספים שהתקיימה בתל-אביב
ביום ה' ב' באדר ב' 12.3.59
בעשה 9.30

נ כ ח ו : חברי הועדה: י. גורי - היו"ר.
א. בהיר
י. בדר
ש. בבה
י. אפרתי
ע. דגני
ש. דיין
מ. אולמרט
י. חזני
י. כהנא
י. רוקח
י. קרגמן

מר בזק - מזכיר הועדה

מוזמנים: מר גינזבורג - מנהל משרד התחבורה
מר בדו - מנהל משרד הפיתוח
מר בר-דך - משרד התחבורה
מר דניאלי - אגף התקציבים
מר קמיר - אגף התקציבים
מר בוגר - אגף התקציבים
מר אלנבוגן - אגף התקציבים

סדר-היום: א) המשך הדיון על משרד התחבורה.
ב) פתיחת הדיון על משרד הפיתוח.

המשך הדיון על משרד התחבורה:

היו"ר י. גורי: פותח את הישיבה.

רשות הדיבור למר גינזבורג להמשך מתן
תשובותיו לשאלות חברי הועדה.

מר גינזבורג: נשאלתי בקשר לעבודות ביטח בשדה התעופה
בלוד.

עובדים בדרך כלל בשבת 19 עובדים, אם יש
לחץ מיוחד ופעילות מוגברת, עובדים עוד 10 סבלים.

במרכז החיזוי בלוד עובדים באופן רגיל 21
עובדים.

בתחנה המטאורולוגית בבאר-שבע עובדים 3.
בתחנה המטאורולוגית באילת - 3 עובדים.

ברכבת עובדים 40-50 עובדים, בעיקר בעבודות
בדק ואחזקה אשר צריך לעשות אותן בשבתות.

מר גינזבורג: העבודה העראית, במידה שמופיעה במאזן, צריך להסביר אותה כעבודה ארעית בשלש הענפים. במשרדי התישור קשור עם עבודה זמנית שאנחנו ממלאים אותה על ידי מספור חדש, מאחר ואיננו רואים אפשרות להוסיף עובדים קבועים על מנת לא להכביד על התקציב.

בשדה התעופה בלוד העבודה היא לפי תנועת האוירונים. ברכבת העבודה קשורה בעונתיות, ביחוד בעונת פרי-ההדר, שאז אנחנו זקוקים לעובדים נוספים.

בשלש הענפים האלה משתמשים ב-450 אלף ל"י, בערך לצורך עבודה נוספת.

נשאלתי ביחס למחלקת הרכב ומעמדה. התקיימה ועדת שרים בראשותו של שר הפנים אשר החליטה להעביר את מחלקת הרכב בהסכמת משרד התחבורה למשרד האוצר, והוא גם יארגן מחדש את המחלקה הזו.

נשאלתי מדוע אנחנו נוחנים הקצבה לבית-הספר מקס-פיין בסכום של 2000 ל"י לשנה. ההסבר הוא שההקצבה הזו ניתנת בהמלצתו של אגף התעופה הישראלית כתמיכה סמלית למחלקה לאוירודינמיקה אשר הוקמה בבית-ספר זה.

נשאלתי ע"י ח"כ בדר מהם החשלומים בפחת, רבית ופנסיה שהמפעלים הסגורים מוסרים לממשלה.

נמל חיפה בפחת, רבית וקרן פנסיה משלם, 5,598,000 ל"י; נמל יפו, היות ויש לו קרן פנסיה משלו, והיות ונמל יפו החזיר את רוב התחייבויות לממשלה, משלם רק 14,220 ל"י רבית.

א. בהיר: האם עובדי נמל יפו אינם נחשבים לעובדי המדינה?

מר גינזבורג: לא. הם עובדים לפי חוזה מיוחד.

רכבת ישראל יש לה גרעון, בעיקר בתשלומים של פחת, רבית ופנסיה שהם בלבד בסכום של 5,245,000 ל"י. זוהי למעשה גם השתתפות התקציב הרגיל בתקציב הרכבת.

נשאלתי על מצבה של חברת אל-על, ועל ההקצבה של 5 מיליון ל"י אשר מופיעה בתקציב הפיתוח. הסכום הזה מהווה כיסוי להתחייבויות שאנחנו התחייבנו כלפי הספקים של "בריטניה", ואלה הם תשלומים שהיינו צריכים לשלם אותם השנה, יחד עם כמה תכניות פיתוח שוטפות של החברה.

מצבה של חברת אל-על מסובך למדי, היות ואנחנו עומדים הקיץ בפני הכרעה - לקרוא מה ללכת. אוירון "בריטניה" שהכנסנו לפני שנה, הצדיק את עצמו מבחינה טכנית במידה רבה. עד לפי רבע שנה היה זה האוירון המהיר וטוב ביותר. לפני רבע שנה בערך, הוכנסו לקוים בעולם, בצורה די רצינית, מטוסי הסילון ה"ג'טים", אשר בודאי תוך שנה שנתיים יעמידו את מטוסי בריטניה שוב בצל, וזה יכניח אותנו שוב למצב של חסר אפשרות להתחרות עם קוים אחרים, ואנחנו עומדים כיום בחברת אל-על לפני הבעיה, האם אנחנו כחברה לאומית קטנה יכולים להרשות לעצמנו השקעה נוספת במטוסי-סילון, או יש לחפש דרך אחרת.

אנחנו מחפשים דרך אחרת של הישענות על חברה בינלאומית גדולה, או על ידי הצעות אחרות הנמצאות עדיין בבדיקה, ואין חפק שבמשך הקיץ נצטרך לתת את התשובה לבעיה - אל-על לאן.

גם השנה אם נקח בחשבון שאל-על מקבלת את הפרמיה בעד ערך נחסך, תגמור החברה בהפסד של 2-3 מיליון ל"י. בלי פרמיה נגיע ל-6-7 מיליון ל"י. בלידה שנקח בחשבון את הפרמיה, נגיע ל-2,5-3 מיליון ל"י הפסד.

היו"ר י. גורי:
אני אציע לאחר הדיון על התקציב, לקיים שיחה מיוחדת בענין הזה. עם הדברים הכבדים והרציניים שנאמרו על ידי מנהל משרד התחבורה, מחברר שישנה פה פרובלימטיקה לא תקציבית בלבד. פה ישנם כל מיני אספקטים שאינם תקציביים. הבעיה היסודית שאותה נציג בברור המיוחד היא - באיזו מידה אנחנו יכולים לרוץ אחרי ההתפתחות העולמית הזו אשר יכולה להכניס אותנו לתוך חסבוכת גדולה מאד.

בעתונות, אם אינני טועה, הועלתה מחשבה, אינני יודע אם על ידי גופים ממשלתיים או על ידי דעת צבור, שבמצב זה אנחנו אולי ניטיב לעשות אם נתרכז בקוים יוחר קצרים, ולא נחפשט ברדיוס עולמי כל כך רחב, זה היה נוטל במידה מסויימת את העקץ מאותן הבעיות אשר אל-על מתחבטת בהן. האם ההצעה הזו נבחנה, או נבחנת או עתידה להבחן בקשר לבעיות אשר מו גינזבורג הזכיר?

מר גינזבורג:
אין כל ספק שבמסגרת המצומצמת הזו של חשובה על שאלה, אינני יכול להעלות את כל הנעשה באל-על, על כן נגעתי רק בכמה רמזים לגבי כמה בעיות, ואני בהחלט מסכים ואשמח אם אקרא בפני ועדת הכספים על מנת להעלות את הבעיה הזאת.

אשר לשאלתו הקונקרטיה של היו"ר גורי, אני יכול לענות כי השאלה הזו נבחנת באפן רציני ביותר, והיא נבחנה כבר כמה פעמים. היא נבחנת עתה באפן רציני ביותר עם שינוי התנאים. אם נוציא זאת לפועל היום, לאור מה שנבדק, בעוד החנועה לארץ נמשכת כפי שנמשכת עד היום על ידי חברות תעופה זרות מאירופה לארץ, בלי כל ספק שיהיו לנו הפסדים יוחר גדולים, אבל אנחנו בודקים עכשו אפשרות של קו אירופי עם הגבלת זכויות חברות תעופה אחרות לבא לארץ. זוהי בעיה הנבדקת באפן רציני ביותר והיא דיסקרטיה ביותר, ולכן הייתי רוצה להסתפק ברמז בלבד.

נשאלתי האם יש חכנית להקמת טורמינל חדש בשדה התעופה בלוד.

אתם רואים כי בתקציב מופיע סכום בסעיף של שינויים בבניני שדה התעופה בלוד. אנחנו עכשו עבדנו חכנית, ואנו עומדים בפני בצוע שינויים רציניים אשר יאפשרו לנו הרחבת השרותים בתוך הבנין הקיים. לדעתנו אחרי השינויים האלה נהיה מסוגלים לספק את הצרכים ל-10-5 השנים הבאות. השינויים יעלה כ-230 אלף ל"י. בתוך זה יש לנו ערך של השנה השוטפת, ו-100 אלף ל"י המופיעים בתקציב החדש. זה קשור עם קבלת מטוסי סילון, ועם ההתפתחות הטכנית של תעופה קשורה גם בעית מסלול חדש בשדה התעופה בלוד. אנחנו עובדים עדיין במסלולים אשר הוקמו לפני 25-20 שנה. אמנם חזקנו והרחבנו אותם במידה מסויימת, אבל הם אינם מסוגלים לקבל את מטוסי הסילון כאשר יכנסו לשמוש.

אחרי בדיקה מדוקדקת של מומחים ועבוד חכנית מיוחדת בעזרת מומחי שדה התעופה אורלי בפריס, הגענו למסקנה שיש להקים מסלול חדש. ולמרות שבקשנו התחשבות יחר עם כך בתקציב, חשבנו שנוכל להכניס לתקציב לצורך זה לפחות 1,5 עד 2 מיליון ל"י, להקמת המסלול החדש שמשרד התחבורה חושב אותו לאחד הדברים העקריים על מנת שדה התעופה בלוד ייחשב לשדה תעופה בינלאומי, אנחנו מקוים שנוכל למצא בתקציב סכום של 600-700 אלף ל"י על מנת להתחיל בהקמת המסלול אשר יעלה לנו כ-3 מיליון ל"י.

אשר לספנות, נשאלתי מה מצבה של "צים", ומה מתרחש עכשו ביחס לכניסת הממשלה לחברת "צים".

יש להגיד שצים למעשה תיום הינה חברה אשר הצדיקה את עצמה וגם הראתה יכולת רצינית ביותר. היא בכל זאת הינה חברה אשר עד כה לא עבדה תוך הפסדים, אם כי מישחו רמז שהיו הפסדים והממשלה מכסה אותם על ידי מתן סובסידיות. אני יכול לומר לכם, כי צים והספנות לא קבלו עדיין שום סובסידיות, אלא את השער של 1,800 ל"י לדולאר, בלי כל חוספת. זוהי אחת הטענות שלהם, שהספנות, ביחוד בימי שפל אלה, איננה יכולה לעמוד במצב של שער בלתי ריאלי של 1,800 ל"י. הספנות עד השנה האחרונה הראתה

מר גינזבורג: רוחים לא קטנים. אחרי שאנחנו לוקחים בחשבון רבית ואמורטיזציה וקרנות לפיצויים, אזי צימ גמיה את השנה שעברה ב-1,5 מיליון ל"י רוח. היא עלולה לגמור השנה בהפסד, לא גדול באפן יחסי, במידה והממשלה לא תחליט בכל זאת להיענות לדרישת הספנות בכלל ובמיוחד לדרישת צימ אשר השמיעה כספים רבים בפיתוח קוים. אחת הדרישות של צימ היא שלפחות לגבי פיתוח קוים חדשים עם המזרח הרחוק ועם אפריקה המערבית, הדורשות השקעות מיוחדות, הממשלה תיענה לדרישותיה.

היו"ר י. גורי: רק אתמול התפורסמה ידיעה בעתונות שחברת צימ על דעת עצמה, ללא כל קשר עם הממונים על כך פנתה לגופים צרפתיים בבקשה שילוו לה חצי מיליון דולארים. והבקשה הזו היתה בלתי מוצלחת מכמה בחינות. האם יש ממש בכל הידיעה הזו?

מר גינזבורג: הממש הוא בכך שבמשך השנתיים האחרונות בטחו חלק מספינות צימ בחברות בטוח צרפתיות. עד אז זה היה נעשה רק ב"לוידס" שבאנגליה. בזמן האחרון נכנסו חברות צרפתיות ב-20% בערך. לפני מספר ימים יצאה משלחת של צימ על מנת להמשיך במו"ם על עניני בטוח. בחוץ זה היתה גם דרישה של צימ, והיתה נכונות מצד חברות הבטוח לכך, לתת לחברת צימ הלואה של חצי מיליון דולאר, אם כי הדרישה היתה לטכום הרבה יותר גדול. בדרך כלל זה טבעי למדינאשר חברת בטוח אשר מבטחת, נדרשת גם לתת הלואות. אנחנו רגילים לכך גם בארץ וגם בחו"ל. אשר לקשיים המיוחדים אשר התעוררו, גם אני קראתי עליהם בעתונות ואינני יודע מהם.

ש. בבה: מדוע הם פעלו ללא קשר עם השגרירות שלנו בפריס?

מר גינזבורג: היות ואני יודע שהיו קיימים תמיד יחסים תקינים בין השגרירות שלנו לבין צימ, אינני מניח שהידיעה הזו עלולה להיות נכונה.

ש. בבה: מי עמד בראש המשלחת?

מר גינזבורג: מר הרמן, אחד ממנהלי צימ.

הפיגורים של צימ על תשלומי קרן, ורביית לכל האניות ולכל התחייבויות בהם עליה לעמוד, הם לסוף פברואר 1959 4 מיליון דולאר. אני רוצה להדגיש שחברת צימ עד היום שלמה 20 מיליון דולאר על חשבון ההתחייבויות שלה בשנים האחרונות, ואין זה דבר קל ערך. חברת צימ מפגרת במיוחד זו השנה הראשונה, בגלל תנאי שפל בספנות ובגלל ההתחייבויות הגדולות אשר היא נכנסה לתוכם על ידי חוספת אניות במידה מרובה. ורק השלב שאנחנו קוראים לו שלב ד', המדובר בהזמנה האחרונה אשר ספינותיה תגיענה בשנת 62-61-60, מסתכם ב-46 מיליון דולאר. אין ספק שחברת צימ תיתקל בקשיים רבים על מנת למלא בעתיד אחרי התחייבויותיה.

למעשה יכולת התשלום של צימ הוא בערך 3,5-4 מיליון דולאר. אחרי הפחתות בהתחייבויות תהיה האפשרות שלה לשלם בין 6-8 מיליון ל"י. יהיה כאן, איפוא, פער וציני. למעשה כאשר הממשלה, ולא רק צימ עצמה, עמדה בפני פיתוח הספנות באפן וציני, ידענו כי בתנאים שאנחנו נותנים אותם, היינו 30% תשלום במוצע עד אספקת האניה, ויתר ה-70% חוץ 8 שנים, אלה הם תנאים קשים מאד לספנות בכל העולם, ובמיוחד לספנות צעירה כמו שלנו. ידענו שעלולים להיות קשיים בחשלומים אלה, אבל אין לשנות, מה עוד כאשר ההזמנות המרובות נעשו משני טעמים עקריים: א) על רקע של מצב מצויץ וגאות בספנות, ו-ב) על הרצון לנצל את כספי השילומים במידה מקסימלית ועד כמה שאפשר יותר מהר על מנת לחייב את הממשלה הגרמנית בסכומים גדולים על ידי קניית לספנות. ידענו, איפוא, שעלול להיות משבר בחשלומים ואינני מגלה כאן סוד כשאני אומר שמשווד התחבורה בדעה, אחרי חישובים שהוא עשה, שלמעשה תנאי ההלואה אשר צריכים להינתן לספנות לא יכולים להיות בצורה של הלואות למשך 8 שנים, אלא לפחות ל-12 שנים.

מר גינזבורג: הממשלה לא החליטה עדיין על שינויים, ואין האוצר חושב שהוא מסוגל עכשו להפוך את ההלוואות שניתנו ל-8 שנים, ל-12 שנה.

בזמן האחרון, עקב הקשיים הרבים של התשלומים, ועקב ההתחייבות הגדולה של חברות הספנות, הגיעו שני השותפים, הן הסוכנות והן חברת העובדים למסקנה שיש לשחף את הממשלה בחברת צים, על מנת לתקן השתתפות ממשית לשנות את הרכב המאזן, ועל מנת לאפשר לממשלה אשר היא הנותנת את ההלוואות, גם את ההשפעה הדרושה, גם מחוץ הנחה שבמידה והממשלה תהיה שותפה, נוכל ביתר יעילות להשתמש בכל המקורות הכספיים אשר הם פתוחים לספנות על ידי משכנתאות, בנקים מסויימים ועוד.

אחרי שני השותפים הודיעו לממשלה שהם מוכנים ומבקשים שהיא תכנס בשליש, מתנהל עכשו מו"ם. הסכמה עקרונית היתה בין שר החבורה ושר האוצר על כניסת הממשלה בשליש לחברת צים, ומכילים עכשו הצעה על ידי מו"ם עם שני השותפים של צים על מנת להביא בפני ועדת השרים הכלכליים את ההצעה הקונקרטית של כניסת הממשלה בשליש לחברת צים.

נשאלתי על המספנה שמדברים עליה רבות. אנחנו ערכנו במשך שנה וחצי ברורים רציניים, מאחר ועמדו בפנינו שלש בעיות עקרוניות. בעית התכנון של המספנה, בעית הידע שיש לקבל מחברה זרה, ובעיה של ההשתתפות הכספיים, וטיב השותפים אשר מהם תהיה מורכבת חברת המספנה.

לאחר ברורים רבים התגברנו על הבעיה הראשונה, והגענו גם לפני 4 חדשים בערך למינוי מנהל כללי והוא ישואל לבוטובסקי. הגענו למצב שלמעשה אנחנו מוכנים לגשת להתחלת הבניה.

אשר לשאלה של הידע הטכני שאנחנו מחשיבים אותו ביותר, ואנחנו חושבים שעלינו לקבל גם את הידע האדמיניסטרטיבי והתפעולי, ונסיונות בארגון העבודה. לכן התקשרנו עם שלש ארצות אשר היו מוכנות לתת לנו את הידע, ובמידה מסויימת היו גם מוכנות להשתתף או בצורת הלוואה או בצורת השקעה או בשני הדברים יחד בהקמת המספנה.

היתה הצעה יפאנית אשר בטלנו אותה, היות וההצעה הזו אשר לפיה הם היו מוכנים להשתתף ב-3,5 מיליון דולאר, היתה קשורה למעשה עם קשירת ידינו מבחינת קניית ורכישת ציוד וחמרי גלם בקשר לבניית האניות בצורה כזו שלא יכולנו לקבל אותה.

שנית, חששנו, ובצדק, והיה נסיון כזה, שיהיה לנו קשה מאד להסתגל למנטליות של היפאנים, וכי להם יהיה קשה להסתגל למנטליות שלנו.

היה דבר שלישי והוא, הארצות האירופיות ראו בזה כניסת יפאן לספנות האירופית, והן הולנד והן צרפת, והן ארצות אחרות פנו אלינו ובקשו מאתנו שלא נתן לתעשייה היפאנית דריסת רגל במספנה ישראלית, ואין כל ספק שהיפנים היו מוכנים להשקיע השקעה גדולה כזו היות והם ראו בזאת כניסת רצינית מאד של המספנות היפניות דרך שער הים-התיכון לאירופה.

נהלנו מו"ם עם חברה צרפתית וחברה הולנדית. אין כל ספק שעכשו, אחרי בדיקת שתי ההצעות, הגענו למסקנה ברורה שההצעה ההולנדית היא עדיפה מכל הבחינות על ההצעה הצרפתית. ההבדלים ביניהם הם גדולים, וישנו הבדל עיקרי אחד שהוא בלבד מסביר את ההבדלים הכלכליים והמשקיים. למספנות הצרפתיות, ומדובר על שתי מספנות, אין ענין משקי ישיר בהשתתפות ובנתינת ידע למספנה בישראל. הם ראו בכך חובה שעליהם למלא כלפי הממשלה הצרפתית אשר היא הופעלה ואורגנה במיוחד על ידי שגריר צרפת בישראל אשר ראה בהקמת מספנה בישראל ובידע הצרפתי אשר יינתן לה, קשר רציני מאד בין צרפת וישראל, ואני חושב שגם מבחינה ישראלית איננו צריכים לוותר על הקשר הקבוע הזה בין מספנות בצרפת וישראל. זוהי הבעיה המדינית והפוליטית אשר קצת הסתבכה.

מר גינזבורג: לעומת זאת המספנה ההולנדית יש לה אינטרס ישיר להיות אפילו שותפה במידה מסויימת, והיא מוכנה להשקיע 500 אלף דולאר בערך, מתוך 10 מיליון שהמספנה צריכה לעלות. חשוב לנו על ידי ההשקעה הקטנה הזו לפחות להבטיח את האחזקה של המספנה מחו"ל על בצוץ וארגון העבודות. ואם כי אנחנו יודעים שחצי מיליון דולאר אצלנו זוהי לא השקעה גדולה, אזי לגבי מספנה הולנדית שכיום זהו זהו השקעה גדולה מאד. עוד דבר, למספנה ההולנדית יש אינטרס ישיר למכור לנו לפי תנאים שונים וטיב שווה את המוצרים שהמספנה בעצמה מיצרת, והיא מוכנה לקשר אתנו במשך 10 שנים ללא תשלוח תגמולים. אלא שכיום אחד בתשלום חד-פעמי של תכנון ב-200 אלף דולאר, לעומת 270 אלף דולאר שצופת דרשה בשביל תכנון ו-400 אלף דולאר בשביל נתינת ידע במשך 5 שנים. ההולנדים לא דורשים מאתנו שום דבר בעד נתינת הידע במשך 10 שנים. המספנה ההולנדית מוכנה גם להושיב נציג שלה בהנהלה על מנת להדריך אותנו בעניינים הטכניים והכספיים, ובמדהו שנרצה, בכל העניינים הקשורים עם ניהול המספנה.

מ. אולמרט: מה המחיר הכתוב של הצרפתים?

מר גינזבורג: זה הבודל במשך 5 שנים ב-500-600 אלף דולאר בתשלומים ממשיים לטובת ההולנדים.

י. רוקח: האם ישנה כבר החלטה בנדון?

מר גינזבורג: יש סכום כי יש למצא את הדרך על מנת להסביר לצרפתים, ואולי גם לתת להם תמורה מסויימת, על הסרוב שלנו. כי ביחסים הכלכליים עם הצרפתים אנחנו צעדנו צעדים גדולים מאד. הזמנו מיכלית של 33 אלף טון, והזמנו שתי אניות גדולות, אנית קרור ואנית דייג. יש עכשו גם שתי תכניות אשר אולי תהיינה קשורות עם הכלכלה הצרפתית, ואמנם אין עוד החלטה, אבל יש לצרפת סיכוי מסויים לקבל גם את הזכיון הבינלאומי על מפעל הסוכר. הוצאנו גם התחרות בינלאומית על בנית וציף בנמל חיפה, משתתפים בזה חברה צרפתית, והסיכויים של לזכות לעומת החברה ההולנדית אשר הציעה את ההצעה השנייה, הם לפחות 50%. אין עוד החלטה סופית, אבל יש סיכום למצא את הדרך להתקשר בקשר למספנה עם ההולנדים בלי לפגוע ביחסים שלנו עם צרפת.

י. בדר: מי ישלם את ההפסדים של המספנה?

מר גינזבורג: אני יכול לענות שזה אפשר היה לקשור בהרבה מפעלים.

י. רוקח: אני מביין מדברי המנהל הכללי שפה הועמדה שאלה מדיניות כלכלית אשר יכולה לקבוע את היחסים שלנו עם ממשלת צרפת באפן יחסי. האם ההחלטה הזו לא חידון בפורום יותר רחב מאשר במשרד התחבורה בלבד?

מר גינזבורג: בעניין המספנה מטפלים ארבעה משרדים. משרד המסחר והתעשייה, משרד התחבורה המרכז את זה, משרד האוצר ומשרד הבטחון אשר הוא מעוניין מכל הבחינות במספנה הזאת, ומשרד החוץ אשר הוא שותף לדיונים הקשורים עם ההכרעה האחרונה.

היו"ר י. גורי: אינני משחחף אמנם במו"ם, אבל כאזרח המדינה אני צריך בספוק אחרי העניין הזה, כי אם יש לחברה אחת יתרונות מכל הבחינות שהוזכרו, על פני חברה אחרת, הרצון להיות בידידות עם מעצמה מסויימת איננו צריקה להביא אותנו לידי כך שאנחנו נפקיר או נוותר על אינטרסים חיוניים מאד כדי במחיר זה לקנות את הידידות. אם הצרפתים הם ידידים לנו, והם בלי ספק ידידים לנו, הרי הם יכולים להביין שאנחנו לא יכולים בגלל זה שאנחנו רוצים בידידותם לותר מעבר לכל גבול.

י. רוקח:

צרתח עשתה ועושה לנו כל כך הרבה טובות בשנים האחרונות, הן בשטח המדיני ובשטחים אחרים, שיש לשקול היטב את הדבר.

מר גינזבורג:

אני הייתי אומר שאנחנו פועלים בענין זה לפי שיקול כלכלי ומחוך המגמה למצא את הדרך כיצד לא לפגוע ביחסים בין צרפת לישראל, ואני חושב שנמצא את הדרך הזו על מנת להסביר לצרפתים את שיקולינו בענין המספנה, ואנו עומדים לחת להם כמה עבודות רציניות אשר הן אולי בשבילן יותר חשובות מענין זה.

נשאלתי אם ההובלה הימית לארץ ומהארץ היא יותר יקרה מאשר בארצות אחרות.

בדרך כלל נקבעים המחירים על ידי המחירים הבינלאומיים. הספנות שלנו עומדת בהחזרות בינלאומית, ואין לה מחירים מיוחדים. קרה רק שבימי השפל משרד המסחר והתעשייה ומשרד התחבורה היו מוכנים ללכת לקראת הובלות מסוימות תוך כדי השפעה ביחוד על משרדי הממשלה לחת עד כדי 15% מעל למחיר הבינלאומי, אשר הוא מחיר שאיננו לוקח בחשבון המחלה ורכיב, אלא ממש ההוצאות.

השפל בספנות היום מבחינת המחירים הוא כה גדול שלא היה כמוקד זה 20 שנה, וראינו צורך לכבד את הספנות הישראלית בכמה הובלות רציניות של ממשלת ישראל, ולחת במקרים מסויימים עד 15% תוספת. המדובר בהובלות עומרות ברזל, פוספטים, עצים ועוד, היינו מוכנים ללכת לקראת פשוה של תוספת 15% לספנות הישראלית לעומת המחירים הנמוכים הבינלאומיים אשר שוררים כיום.

מ. אולמרט:

שמעתי כי אחזקת האניות שלנו, כולל צוח וכל הקשור בזאת, היא יותר יקרה ב-25% מאחזקת אניות בארצות אחרות.

א. בהיר:

כשדברת על התוספת של 15%, האם התכוונת ב-15% יותר יקר?

מר גינזבורג:

כן. אני התכוונתי ב-15% יותר יקר.

נשאלתי אתמול ביחס לימאים זרים. לנו יש למעשה 6 רבי-חובל זרים מתוך 29 בכלל, ו-23 מכונאים ראשיים זרים מתוך 37. אשר לרבי-חובלים אנחנו חושבים שתוך שנה נתגבר על הבעיה הזאת. בזמן האחרון העברנו קורסים רציניים רבים, ואני מוכן להביא בכתב בפני חברי הכנסת את המספרים המדוייקים.

בעיה המכונאים הראשיים איננה יכולה להיפתר במהירות, כיון שראשית ישנם כאן קשיים יותר גדולים, ויש צורך ביחוד נסיון דוקא במקצוע המכונאות. כאן גם ישנה נשירה גדולה יותר מאשר בין אנשי הספנות, כי למכונאים ישנה אפשרות טובה להסתדר גם בשוק האזרחי ביבשה, ובסופו של דבר הימאי הרי מתעייף ורוצה לחזור אל החיים האזרחיים. לקצין ספון אין אפשרות גדולה במקצועו, ולכן אין נשירה גדולה בין אלה.

על כל פנים אנחנו עושים כל שביכולתנו על ידי קורסים רבים, על ידי הקלות שאנחנו נותנים מבחינה תקציבית למלחים, באמצעותם אנחנו משתדלים להתגבר על הבעיה הזו, אבל זה ללא כל ספק יקח זמן מסויים.

נשאלתי האם ישנם מספיק מועמדים לבית-הספר הימי בעכו, ובאיזו מידה היא חפתור לנו את בעיה קציני היים.

מר גינזבורג: אביא בפניכם מספרים מעטים. השנה היו 380 מועמדים לבית-הספר הימי בעכו, מהם נפסלו 287, ונתקבלו 93. יכלת הקליטה של בית-הספר היא 105.

המספרים האלה מסבירים שישנו רצון בקרב הנער ללכת לספנות, אבל לא כל הנוער הרוצה ללכת מספק את הדרישות שאנחנו מעמידים בפניו. המדובר בנערים בני 14-15 אשר ומת ידיעותיהם אינן מספקות את דרישותינו, ולכן חלק כה גדול נפסל. אנו פוסלים גם מבחינות בריאותיות. מספרים אלה מוכיחים גם דבר אחר והוא, כי הדרישות של בית-הספר לקצינים בעכו גדולות מאד, והרמה היא גבוהה ביותר. מי מכם אשר יזדמן לשם יראה כי זהו אחד מבתי-הספר המשוכללים ביותר, והוא שייך לשלשה משרדים. משרד התחבורה, החינוך, והבטחון. היות ואנחנו מח-נכים כאן גם קצינים לצי האזורי וגם לצי חיל הים, משתתף בזה משרד הבטחון, ומאחר וקיים פה חנוך, משתתף בזה גם משרד החינוך. זהו אחד מבתי-הספר הטובים ביותר מבחינת מתח הלימודים שבו, אני חושש אפילו שהמתח אולי קצת גדול מדי. הסגל כולו, חוץ מבעל מקצוע אחד למכונאות, הם יהודים.

נשאלתי בקשר לפיתוח הנמלים חיפה ואשדוד. בעית הפיתוח מוצאת את ביטויה בתקציב בסכום של 970 אלף ל"י בערך בשביל הקמת רציף. זה לא מבטא את היקף ההשקעה, אלא זה מאפשר לנו השנה, תוך חדשיים שלשה, להתחיל בהקמת רציף אשר ירחיב את שטח הרציפים ב-528 מ"ר, ויתן כשר תפוקה נוסף של 600-700 אלף טון של טעינה. זה יעלה כ-7-8 מיליון ל"י. המכרז לעבודה זו כבר נפתח. המציעים מציעים לגמור זאת תוך תקופות שונות, ישנם ממציעים 30 חדש, 24 ו-18 חדש. ישנם גם הבדלי מחיר בין ההצעות. אנחנו הגינו למסקנה שיש לקצור עד כמה שאפשר את זמן הקמת הרציף. שני המציעים שהי חברה הולנדית וצרפתית מציעים לנו גם אלטרנטיבות טכניות שונות.

בילחס לפיתוח ישנה בעיה אחת אשר ח"כ אפרתי עורר אותה אתמול, ואשר היא מעסיקה אותנו באפן רציני ביותר, וזוהי בעית הכנת נמלים לקראת ייצוא פרי-הדר, ובמיוחד עד אשר נגיע לנמל נוסף מעסיקה אותנו בעית שטח אחסון בנמל חיפה, ואולי איזה פתרון ביניים של מזח נוסף.

מה שנוגע לאחסון, לדאבוני הגדול, אנשי אגף התקציבים שומעים אותי, לא היתה לנו אפשרות לשכנע את האוצר שיתן לנו את הסכומים הדרושים על מנת להקים את המחסן הזה שאנחנו חושבים אותו לאחד המבנים אשר יאפשר לנו את ייצוא פרי ההדר. היות ואין כל חילוקי דעות בין המועצה לשווק פרי-הדר ומשרד התחבורה, ומאחר ולא היתה כל אפשרות לכך שמשרד התחבורה מתוך התקציב הקטן שלו לעומת הצרכים המרובים, יקציב סכום כסף למחסן, פנינו באפן רשמי למועצה לשווק פרי הדר, ואני משוכנע שח"כ אפרתי יעזור לנו למצא את הדרך להשגת 1800 ל"י הדרושות לנו לשם כך.

י. אפרתי: ישנה נכונות לכך, אבל צריך עוד להגיע לידי ברור.

מר גינזבורג: אני מניח ומקוה שנפתור את השאלה הזאת.

את ענין המזח עצמו בדקנו, זה קשור עם הוצאה של מיליוני ל"י. לאור זה אנחנו חושבים שיש ללכת בדרך אחרת, והיא, ניצול מקסימלי של שני הנמלים שלנו תל-אביב ויפו. אנחנו על ידי ניצול זה הגענו להישגים גדולים השנה, ואני חושב שנגיע להישגים יותר גדולים כאשר נתאים את נמל תל-אביב לטעינת פרי-הדר, ועל ידי כך נוכל להתגבר על הפער אשר ייווצר בין הרצוי ובין המצוי.

ביחס לנמל אשדוד. משרד התחבורה משוכנע שיש צורך בנמל שמוק מים שני. יש לנו עוד דיונים פה ושם בנוגע לתחולת הקמת הנמל, הדיונים האלה נעשים במיוחד עם כלכלני האוצר, ואני מקוה שנצליח לשכנע אותם שהנמל באשדוד מוכרח להיות מוכן לעונת הפרי 64-1963. מותר לי לומר, שעצם הקמת נמל עמוק מים שני, מצא את פתרונו החיובי, למרות שפה ושם ישנם עדיין ספיקות והסוסים לגבי עצם הצורך בנמל כזה. יש כאלה החושבים שיש לרכז את הכל בנמל

מר גינזבורג: אחד גדול בצפון הארץ. אנחנו חושבים שלצורך ההתפתחות הכלכלית והמשקית של מדינת-ישראל, ולגבי הצרכים, יש להקים נמל זה בהקדם האפשרי.

נערוך סקר בקשר לנמל אשדוד, על ידי חברה מחו"ל, והוברר על ידי כך שמבחינה טכנית ומבחינת הצרכים, יש להקים ואפשר להקים את הנמל הזה באשדוד. קבלנו פבר את חכנית האב, ויש לגשת עכשו לחכנון הפרטים על מנת שנוכל לגשת להתחלת הבניה.

אתם רואים בחקציב, תחת כותרת של פיתוח נמלים, כי לנמל אשדוד ואילת הוקצב סכום של 1 מיליון 100 אלף ל"י. בתוך זה ישנם קרוב ל-1 מיליון ל"י המוקדשות לחכנון שנעשה בהדרכת החברה האמריקאית אשר הכינה לנו את חכנית האב. החברה הצרפתית עשתה אך ורק את הסקר הטכני, והחברה האמריקאית נצלה את הנתונים של הסקר הצרפתי על מנת לתת לנו את חכנית האב. אנו חושבים שב-1 לאפריל 1960 נוכל להתחיל בבניה. על משרד החבורה לעשות את הכל על מנת לשכנע את כל הגורמים במדינה שיקציבו את הכסף הדרוש על מנת להתחיל בבניה שובר גלים בנמל אשדוד, על מנת לאפשר בשנת 4-1963 להתחיל בבניה השליש. הראשון שאנחנו קוראים לו - שלב הדרום, אשר יאפשר לנו לייצא בין 4-5 מיליון חיבות פרי-הדר, ולקבל 300-500 אלף טון מטען כללי במשך השנה.

כשאנחנו מדברים על שלב ראשון במספרים, זה אומר בנקודה זו 50-60 מיליון ל"י, בתוך זה 30 מיליון ל"י לבניה שובר גלים אשר הוא ישמש אחר כך כל הרחבה, עד 3,5 מיליון טון. היינו, את היסודות אנחנו מוכרחים לבנות על שובר גלים שלם, גם אם הוא ישמש בהתחלה רק שלב ראשון קטן יותר. לכן גם היוקר הרב הזה.

נשאלתי שאלות מספר על שיטות תפעול והוצאה כספית. כידוע לכם בחיפה קיימת שיטה של קבלן, ושיטה של הוצאה לפועל של העבודה על ידי הממשלה או על ידי אוצר מפעלי ים ביפו-תל-אביב. אותו דבר קיים גם באילת ששם היה קבלן, אבל חיסלו זאת והעבודה נעשת עכשו על ידי מנהלת הנמל.

הגענו למסקנה, על יסוד סקר מעמיק, שאין כל ספק שהשיטה בחיפה היא יותר זולה, וזה משני תנאים אובייקטיביים. (א) המחזור הכללי הוא יותר גדול. (ב) אין להשוות נמל עמוק מים לנמל פתוח. ההבדל הוא ב-4,5-4 ל"י לטון לטובת חיפה. עולה לנו בממוצע בחיפה 9,5 ל"י לטון פויקה. ביפו זה עולה 17,1 ל"י לטון, וכאן אנחנו לוקחים בחשבון את כל תנאי העבודה, ואת ההוצאות המיוחדות הנגרמות בגלל היות נמל זה נמל פתוח. היות והמספרים האלה עדיין אינם בדוקים, אבקשכם לקבל אותם לשם אינפורמציה ולא לשמוש.

נשאלתי מה עם נמל אילת, מדוע עומדים מאחורי זה גם משרד הפיתוח וגם משרד התחבורה. אני יכול להניד שאין סכסוך אקטיבי בין שני המשרדים, העובדה היא שאנחנו לא מטפלים בנמל אילת ביחס לתפעולו, אלא בחכנון המשך הבניה של נמל אילת. אם לשאול באיזו מידה זה טוב או לא, אומר שזה איננו טוב, כי הידע של התפעול הנמלי נמצא עכשו במשרד התחבורה, ויש לו אפשרויות יותר גדולות בשטח זה, אבל מכל מיני סיבות שאינן עומדות כאן לויכוח, אין הדבר נכון. העובדה שהיא שאין כל סכסוך בין המשרדים, אבל התפעול הוא בידי משרד הפיתוח.

נשאלתי מה נעשה על מנת להוזיל את העריפי הנמלים. זוהי בעיה המעסיקה אותנו מאד. הקימונו לפני חצי שנה ועדה בין-משרדית לבדיקת העריפים והוזלתם, והיא יצאה גם כמשלחת לחו"ל על מנת לבדוק את העריפים, שיטות התעריפים והמחירים, וועדה זו יושבת עדיין ואני מקווה שהיא תגיע לבדיקה רצינית ביותר של מחירי ההוצאות בנמלים, ומחירי תעריפי הקבלן, על מנת שנוכל להניד בודאות שהמחירים האלה הם מינימליים ולא מקסימליים. אני מקווה שהדבר יסוכם חוך רבע שנה, ונוכל בשנה הנאה להופיע בפניכם ולהסביר

מר גינזבורג: שעשינו את הכל ויש ליו כל החמר הדרוש על מנת להגיד שהמחירים שאנחנו מאשרים הם המחירים אשר מוכרחים להינחן על מנת לתח למפעלים האלה לחיות. איננו מעוניינים בהפסדים או בסובסידיות.

אנחנו גם מכניסים כיום מנופי חוף אשר יעזרו לנו ללא כל ספק לייצל את העבודה.

אני עובר לשאלות על תעבורה ודרכים.

נשאלתי על המצב הקשה של משרד הרישוי. אנחנו עושים הכל על מנת להקל, מאחר והמצב הקשה הזה ידוע לנו. קבלנו השנה 300 אלף ל"י להקמת בנין, ואנו נקים אותו בסביבת חולון. אנחנו מקוים שתוך שנתיים נוכל ליצור את התנאים האובייקטיביים הטובים על מנת לשפר במידה רבה, על מנת למנוע בזבוז, שעות עבודה רבות אשר נגרם היום על ידי חסר תנאים אובייקטיביים מבחינת המכון של משרדי הרישוי.

אשר לדרכים, ישנה תכנית של כביש סדום-אילת. אבל אנחנו איננו יכולים עדיין לומר מתי נוכל לבצע אותו, כי אני חושש מאד אם נוכל מבחינה תקציבית לבצע זאת השנה או אפילו בשנה הבאה.

בענין קייזר פרייזר. כמו בכל העולם כך גם כאן, האחראיות על המכונניות היא של המפעל. משרד התחבורה או כל משרד ממשלתי אחר אינם יכולים לקחת על עצמם אחראיות על טיב סחורה, אלא יכולים רק לנסות לפקח, וזאת אנחנו מנסים לעשות במידה מקסימלית. יש לציין שהטיב השתפר בשנה האחרונה במידה רבה. התלונות הולכות ופוחתות במידה רבה, ואני מקוה שנצליח על ידי ועדה מיוחדת וטפול מיוחד לשפר את השרות אשר קייזר פרייזר עד עכשו לא נתן והוא חייב לחתו.

אשר למחירי הקטנועים, אזי בתוך ה-1460 ל"י, שעולה כל קטנוע, 800 ל"י הם כהיטל עבור מכס, ולא ראינו אפשרות ולא הצלחנו להוריד את שיעור ההיטל הזה, והדבר אף לא יינתן לעשותו בזמן הקרוב. לעומת זאת הוקם בית-חרשת בבית-שמש, ע"י קבוץ צרעה, בשחוף עם מלי הון מדרום-אפריקה אשר ייצרו אופניים ממונעות על ידי מנוע, ומחירו יהיה בין 600-700 ל"י. הייצור הראשון יהיה בערך של אלף יחידות לשנה. המחיר הזה יכלול את ההיטל.

ביחס לרכבת דימונה-אורון, נשאלתי מדוע אנחנו ממשיכים ברכבת, ומה היה בקשר לרכבת באר-שבע. ברכבת-באר-שבע העברנו השנה בערך 300 עד 340 אלף טון. התחזית של הכדאיות לגבי רכבת באר-שבע היא של 450 אלף טון, ולכן יש גרעון מסויים בהפעלת הרכבת הזאת, ואנחנו מקוים שנגיע לתחזית של 450 אלף טון תוך 2-3 שנים. אם נרצה עכשו לנצל את קו באר-שבע, ואין כל ספק שהיתה לו חשיבות רבה בפיתוח באר-שבע והנגב, אני חושב כהכרחי להמשיך ברכבת הזאת.

כיום מצב מחיר ההובלה הוא 7.790 ל"י לטונה מאורון עד הנמל. זה מורכב מ-4.340 ל"י הובלה ברכבת באר-שבע צפונה, ומ-3.450 ל"י מאורון לבאר-שבע במכוננית. במידה והרכבת תגיע עד לאורון, חסלה טונת הובלה סך של כ-5.700 ל"י, היינו הפרש של 2.090 ל"י.

איזה דפניציט יש לטון?

א. בהיר:

כאשר אנחנו אומרים 5.700 ל"י לטונה, אנחנו מדברים על הובלה של 200-300 אלף טונה ברכבת, ככמות אופטימלית, וכיסויי רבית ופחת קרן פנסיה וכו'.

מר גינזבורג:

כמה מובילים עכשו מאורון עד חיפה במכונניות?

א. בהיר:

לא מובילים במכונניות.

מר גינזבורג:

מר גינזבורג: אנחנו חושבים בשנת 61-1960 לגמור את רכבת דימונה. אנחנו ממשיכים בתכנון רכבת אורון על מנת להגיד לאורון בשנת 63-1962.

אני רוצה דרך אגב גם לומר לכם שהייצוא של הפוספטים קשור בהוצאות ההובלה, במידה ונצלח להקטין את הוצאות ההובלה מאורון עד בטן האנה שהיום זה עולה 12 ל"י, הן ברכבת והן בתוך הנמל, ולהוריד זאת ל-8-7 ל"י, נוסף להגיע לייצוא רציני מאד של הפוספטים, ואנשי הפוספטים אומרים שבעית הייצוא היא רק בעית המחיר, והוא נגרם על ידי הוצאות ההובלה. אם לקחת בחשבון גם את הגורם הזה, חושבני כי יש להכריע לטובת הרכבת, אם גם פה ושם ישנם כמה חישובים רגועים העלולים להביא לידי הכרעה לטובת ההובלה המוטורית.

א. בהיר: כמה מקבלת חברת תובלה בעד הובלה מאורון עד חיפה?

מר גינזבורג: היא איננה מובילה אלא את איך לה עבודה אחרת.

א. בהיר: אני מציע להעמיד לבדיקה את שאלת ההובלה, אם להכריע לטובת הובלה מוטורית או לטובת הרכבת.

מר גינזבורג: אני יכול להודיע לח"כ אפרתי, כי בנוגע להכנות להובלת פרי-ההדר על ידי הרכבת, דאגנו ל-4-3 השנים הקרובות. יש לנו קרובות במידה מספקת, הבעיה העיקרית היא המחזוריות של הקרובות והיא נקבעת על ידי מחסנים. במידה שנפחור את בעית המחסנים לא נהיה זקוקים להשקעות רבות נוספות על מנת לספק את הצרכים של הובלת פרי-ההדר.

א. בהיר: חברת תובלה מוכנה להוביל את פרי-ההדר ב-30% יותר זול, אפשרי יהיה אולי גם להגיע ל-40%.

מר גינזבורג: נשאלתי על המצב הכספיים של הרכבת, או מאזני הרכבת.

למעשה אנחנו עושים כל שנה מאזן. אנחנו עושים אותו בשתי פעולות. א) מאזן ההוצאות האופרטיביות, ומאזן ההוצאות פלוס קרן פחח, רביית וקרן פנסיה.

התחזית שלנו לשנה הבאה היא, 10 מיליון 603 אלף ל"י הכנסה, 10 מיליון 830 אלף ל"י הוצאה, היינו, גרעון בסך 227 אלף ל"י בהוצאות האופרטיביות. הגרעון הזה יש בו משום התקצמות מסויימת, אבל היא איננה מספקת אותנו לגמרי. אם נקח עוד בחשבון רביית, קצת וקרן פנסיה בסכום של 5 מיליון 18 אלף ל"י, נגיע לגרעון של 5 מיליון 245 אלף ל"י. זהו סכום אשר ללא כל ספק אפשר להסביר אותו פה ושם, אבל יש לשאוף לקראת חסולו, ולקראת הקטנת הפער בין ההכנסות וההוצאות.

אחד ההסברים הוא ללא ספק שהרכבת מהווה מכשיר כלכלי משקי בידי הממשלה לוטות המחירים. יש לי הרושם שאפשר היה להסביר שאנחנו במידה מסויימת בכמה ענפי המשק החשובים והרציניים, נזחנים טובסידיה מוטורית על ידי מחירי הובלה שהם נמוכים יותר מאשר ההוצאות הממשיות. כאן משלמים מס בעד פיתוח קוים, כמו קו לוד-באר-שבע, שהיום עדיין לא משתלם, אבל באחד הימים הוא יכול להיות קו רציני אשר ישלם את ההוצאות.

נשאלתי על מדיניות השלוחות, ומדוע הוקצבו רק 200 אלף ל"י למטרה זאת. הכנסתי את הסכום הזה מחוץ תחזית של הצורך בשלוחות לפי המו"ם שאנחנו מנהלים עם הגורמים השונים. הרכבת פתחילה ליזום שלוחות על מנת להביא את הסחורה מהנמל למפעל, אבל יש לה גישה כלכלית לכל שלוחה ושלוחה המחייבת סונז' מינימלי לפחות,

מר גינזבורג: אשר מצדיקה את הכלכליות של סלילת השלוחה.
(ב) אנחנו משתפים גם במידה רבה את המפעלים
בהקמת השלוחה. אנחנו מופיעים כאן על שאל של 200 אלף ל"י בלבד, אבל
יש להניח שבצו השלוחות יהיה בסכום כולל של 500-600 אלף ל"י.

אין כל ספק שהנהלת הרכבת רוצה בהרחבת
השלוחות והרחבת השרות הישיר מהנמל אל המפעל ולהיפך, כי רק בשרות
ישיר רכבת היא יותר יעילה ויותר זולה, ואין כל ספק שתוך שנים
מספר אנחנו צריכים להגיע לבטול השרות המשולב, כאשר יינתן הדבר
בידינו. סביב זה נעשים דיונים רציניים ביותר, ונעשה חקר של תכנית
תאום בין הרכבת וההובלה המוטורית. זוהי אחת הבעיות המעסיקה את
רוב המדינות בעולם כיום, כי שם ישנה התחרות רצינית מאד בין שתי
ההובלות האלה, ומנסים למצא את הדרך ובמקום שהרכבת היא יותר
יעילה ומשקית שם להשחמש בה, במקום שההובלה המוטורית היא יותר
משקית מבחינת המשק הלאומי, יש לתת לה לפעול שם. אנחנו ללא כל
ספק נצטרך להגיע במשך הזמן לתכנית מתואמת, ואנחנו משתדלים לפעול
בכוון זה במדיניות ייבוא המכוניות ופיתוח הרכבת, על מנת להביאם
לידי תאום מבחינת הצרכים של המשק הלאומי ומבחינת הוצאותיו.

אשר לתחבורה הצבורית אומר משפטים אחדים.

(א) במשרדי הממשלה ובממשלה לא נידונה כל
תכנית ריאורגניזציה ביחס לחברות התחבורה. שר התחבורה הודיע
בהזדמנויות שונות, והסביר את עמדתו על היעילות המשקית של חברות
התחבורה, על הקשיים המיוחדים שיש לו מבחינת קבלת מרות מצדם,
על המגמה של משרד התחבורה להביא את הקואופרטיבים לידי מרות,
ואנו יכולים לומר שבמשך 6 השנים האחרונות הגברנו את הפיקוח
על הקואופרטיבים במידה רבה. הגענו לכך שבמשך שנים אלה
הקואופרטיבים מדפיסים אצל המדפיס הממשלתי את כל הכרטיסים שלהם,
ולנו יש על ידי זה בקורת מסויימת, גם חברת "דן", בחצי השנה
האחרונה הצטרפה. אנחנו תכננו עכשו זכיון אשר יגדיר באופן ברור
את הזכויות והחובות של הקואופרטיבים גם מבחינה משפטית ויורידית,
על מנת לחתא ממשלה את האפשרות של הגשת משפטים במידה שאינם
מקבלים מרות, וגם אפשרות של הטלת קנסות.

אנחנו חושבים שהצורה הזו אשר התבבשה,
היא מבחינה משקית וכלכלית הצורה הזולה והיעילה ביותר, ואנחנו
חוששים שריאורגניזציה עלולה לעלות למשק כספים מרובים ויגרור
להוצאות נוספות גדולות.

י. רוקח: האם הבעתם את הדעה הזאת גם בפומבי?

מר גינזבורג: אנחנו עושים זאת בכל הזדמנות.

א. בהיר: אני מציע להעלות על סדר-היום כמה בעיות
אשר נתעוררו כאן היום והן: ענין הנמלים,
רכבת ישראל, ההובלה המוטורית, שאלת הקואופרטיבים, חברת אל-על,
וחברת צים.

נעשה טוב אם לאחר גמר הדיון על התקציב,
נבדוק את הדברים האלה, כי אלה הם גורמים יסודיים מאד מבחינת
המשק.

היו"ר י. גורי: אני מציע שבזמן החופשה, על חשבון זמננו,
תינתן לנו האפשרות של 3-5 ימי סיור ימי,
ושם נקיים את הישיבות בכל הבעיות שהועלו.

הדיון על משרד הפיתוח:

היו"ר י. בורני:

אני מבקש את מנהל משרד הפיתוח להמשיך בהסבריו.

מר בדר:

השאלות אשר נשאלו נוגעות לכל החברות, ואשתדל למסור תשובתי בקשר עם כל חברה וחברה.

לגבי דשנים וחמרים כימיים עניתי בישיבה הקודמת, והיום אתחיל במפעלי ים-המלח,

אנחנו מוכרים את התוצרת של מפעלי ים-המלח לפי המחיר הבינלאומי. למעלה מ-90% של התוצרת נמכרת בשווקי העולם, ואיננו יכולים עדיין לסכם את השנה הזאת, אבל אנו ייצרנו כ-120-110 אלף טון בשנת 1958/59. היינו ודאי מגיעים ל-120 אלף טון, לולא מחלת השפעת אשר הפילה החדש 80% מכין העובדים למשכב במשך 8 ימים. זה עלול להקטין את כמות הייצור שיכלנו להגיע אליה.

הערך הגלמי לפני ההפחתה ולפני הריבית, לפי האומדן שלנו, יגיע השנה ל-1 מיליון 700 אלף ל"י; ואולי קצת למעלה מזה. אני מתכוון בכך לרווח ברוטו. לפני שנה היה לי וכוז עם העתונאים אשר חשבו שהמאזן הנכון הוא המאזן נטו. אני למדתי לדעת באנגליה ובארצות-הברית שיטודות ההשוואה האמיתיים הם אלה של ההוצאות השוטפות לפני שמחלקים את הערך לאמורטיזציה ולריבית על ההשקעות,

בחלק הזה של העמדת ההכנסות האמיתיות וההוצאות השופות, לא יכולים להעביר את המאזנים דרך שום ייפוי קוסמטי, כי בחלק השנה, כשקובעים את גבה האמורטיזציה, שם מוצאים תחבולות שונות איך ליפות את המאזן.

עוד לפני שנתיים התחלתי באפן אינסואיטיבי למדוד את התפתחות המפעלים על-פי ערך ברוטו של ההכנסות על ההוצאות. קבלתי אסמכתא חשובה בענין הזה בדו"ח מסקום אחר, אשר כפי שהסברתי בישיבה הקודמת גם שם עושים את החישוב תחילה על ההוצאות השוטפות אשר הן ההכנסות האמיתיות.

ערך ברוטו השנה במפעלי ים-המלח הוא 1 מיליון 800 אלף ל"י, ואם נשווה מספר זה עם ערך הוצאות על ההכנסות שהיו לנו לפני שנתיים ואשר הגיע להפסד של קרוב ל-2 מיליון ל"י, נראה כי ההפרש בשנתיים אלה אומר התקדמות במספרים של 3,5 מיליון ל"י, בסך-הכל ההכנסה.

י. רוקח: מהי שנת התקציב בים-המלח?

מר בדר: 31 למרץ, 1 לאפריל.

אנחנו העברנו את מאזני כל המפעלים לתאריך תקציב המדינה. במפעלי ים-המלח זה חשוב יתר על כן, ולו אף נהגנו אחרת במפעלים אחרים, כאן היינו צריכים להעמיד את שנת התקציב על תאריך זה, מאחר וכל חברות הפוט"ז העולמיות, מבלי שתהיינה קשורות עם תקציבי המדינה, מתחילים ב-1 לאפריל, כי המאזנים הם לפי ענת הזבול, המתחילה בחדש מאי, ולכן שנת הכספים של חברות הפוט"ז העולמיות זהה גם עם השנה התקציבית שלנו.

אם נקח בחשבון את הייצור של מפעלי ים-המלח אנחנו מגיעים שם למחזור שנתי של 8-9 מיליון ל"י, היות ורוכ הסחורה נמכרת בדולארים, תעניין אתכם ודאי גם לדעת מהי ההכנסה בדולרים, וכאן אני רוצה לומר כי המחיר העולמי נע בין 34 עד 45 דולאר, לפי איזור המכירה, ועלי לציין כי הצלחנו למרות הקרטל, לכבוש, אם כי אינני יודע לאיזו תקופה, את השוק האיטלקי אשר שם אנחנו מקבלים ב-8 דו לאר

מר בדר: יותר על כל טונה מאשר באנגליה, בשוודיה, ביפאן, נצילון או בכל מקום אחר בעולם.

מהי הסיבה? י. רוקח:

מר בדר: היו תנאים מסייעים לכך. אמתי לכן כי אינני יודע כמה זמן זה יימשך, כי חבת מונטקטיני מנסה להקים מפעל של פוטז' אשר ייצורו יעלה לו יותר מאשר זה עולה בארץ ובמקום אחר.

לגלל העובדה הזו שהם יצטרכו בעוד שנה או שנתיים להתחיל להופיע בכמויות מסוימות בשוק האיטלקי קודם-כל, הם לא עמדו על המקח אתנו. נוסף על כך אנחנו מובילים את הפוספטים באניות מחיפה לגנואה, בעוד שכל חמר אחר עליהם לקבל ברכבת אם זה ממזרח גרמניה או מגרמניה המערבית, וההובלה הזו של פוטז' בדיסטריבוזיה עולה להם עד עכשו במחיר יותר יקר. שתי הסיבות האלה יחד, קבעו לכן שאנחנו בשנה זו וגם בשנה הקודמת, אמנם אז במידה יותר מצומצמת מפני שמכרנו פחות, הגענו להפרש עצום במחיר.

מהו המחיר הממוצע שאנחנו מקבלים עכשו? א. בהיר:

מר בדר: אם לקחת את שני המספרים האלה יחד, אזי אנחנו מגיעים ל-37 דולאר בממוצע. נתון זה ההובלה על חשבוננו, אבל בשנה זו ההובלה הינה זולה.

לאור העובדה שלמעשה התגברנו על כל הקשיים של הייצור במפעלי ים-המלח, החלטנו להגדיל את התפוקה.

כמה עולה הייצור בלירות? מ. אולמרט:

מר בדר: תעשו חשבון כפי שאמרת, 110-120 אלף טון ייצור ומכירה, נגיע לעדף ברוטו בלי אמורטיזציה ורביית לבסכום של 1 מיליון 800 אלף ל"י.

אם אתם מקבלים 1,800 ל"י עבור דולאר או 2,600 ל"י? א. בהיר:

מר בדר: אנחנו מקבלים פרמיה.

היו"ר י. גורי: בעצם, כאשר באים לעשות חשבון של מפעל, אי אפשר שלא להכניס בחשבון את הרביית

ואת הפחת של הריבית על ההשקעה וכו'. זהו למעשה החשבון הנכון. כמו כן לא תמיד אפשר להגיע לחשבון כזה בתוצאה אשר תניח את הדעת. אבל זה צריך תמיד להיות החשבון, בלי פחת ובלי רביית.

הוא הדין לגבי מפעלי ים-המלח. מר בדר בדבריו אמר לנו שהתגברנו על הקשיים, פה אני רוצה לראות קשיים הנדסיים וישנם קשיים הנובעים מתוך בעיות כלכליות. האם פרוש הדבר שהתגברנו על כל הקשיים הן ההנדסיים והן הקשיים הכלכליים? בזמנו דובר על הפיתוח בתוך אספקט הנדסי חדש. דובר על חפירת תעלה, מה סודר בענין זה?

מר בדר: אם אצטרך לדבר במפורט על כל חברה וחברה, לא יספיק הזמן בידי. אנחנו השנה מגדילים

את הייצור על יסוד תוספת של בריכות אשר תתן לנו אפשרות להוסיף 135 אלף טון, אשר בשבילם קיימות בריכות לאסוף מלח וקרנוליסט, והדבר הזה יעלה בערך 3,5-4 מיליון ל"י. הייצור הנוסף הזה לא יעלה לנו כמעט בהוצאות ייצור, הייצור הנוסף לפי גודל ההשקעה הנוספת, יקטין את הרלקסיה בין מה שמושקע כיום במפעלי ים-המלח, באפן מהפכני לגבי המחזור.

מר בדר:

היות ונשאלתי מה בכל זאת חשבון הרנטביליות, אענה בקיצור, נהלנו מו"ם עם האוצר על שני מבנה ההון של מפעלי ים-המלח, התנחל וכוח אשר התעורר פעם גם בו עדת הכספים, אשר אמר, האם לא צריך למחוק חלק מההשקעה במפעלי ים-המלח, כי אם אומרים תן לי תשובה על חשבון רווח נטו, צריך לקחת בחשבון שהשקיעו במפעלי ים-המלח כ-30 מיליון ל"י, ואם צריך לעשות אמורטיזציה ולשלם רבית על סכום זה, אין כל ספק ש-1 מיליון ו-700 אלף ל"י, או 2 מיליון ל"י, זהו חשבון פעוט, מתוך האספקט שאפשר להגדיל, מבלי לחשוב על תכניות יותר גדולות ויותר נרחבות, את התפוקה של מפעלי ים-המלח, בתוספת של 40-45 אלף טון, בהשקעה אשר היא מקסימום תעלה 4 מיליון ל"י, הגענו לידי הסכם, אשר אם נם עדיין איננו חתום, עם האוצר, שאין אנחנו מוחקים שום דבר, אלא מחלקים את הסכום של 30 מיליון ל"י האלה לשלוש חלקים.

10 מיליון ל"י הלואה ל-15 שנה, בדינרית בהווגה של 5%, 5-5, 10 מיליון ל"י נוספות מהון המניות אשר תשולם עליהם דינרית לא במזומן אלא בכוננו עד אשר נביע לייצור ושוק של 200 אלף טון. 10 מיליון הל"י, האלה, אשר חיו, אילו נשארנו במצב סטטי, צריך היה להביט עליהם כעל הפסד, נוציא עליהם מניות מיוחדות אשר תכנסנה למעגל הדינרית כאשר נביע לייצור של 300 אלף טון אשלב, כי אז המשקל הסבולי של ה-10 מיליון ל"י יחד, ואפשר יהיה לחשוב חלק מהם כ-גוד וויל" וחלק כשכר-לימוד אשר נשלם במשך הזמן.

בעית המים. כל זמן שאנחנו נימצא נבול של ייצור עד 200 אלף טון, בעית המים המתוקים היא אמנם בעיה, אבל זו ניתנת לפתרון. אנחנו באיזור הזה מוצאים מים, ויש סיכויים ובטחון שנמשיך למצא מים, כי אנחנו כל שנה מוסיפים קדוחים למען הקסין את שטיפת המלח על ידי מים מתוקים, הבטחון שיש שם כמויות מים גדולות בעמקי הקרקע, נובע מכך שהם מתמלאים מדי שנה בשנה על ידי המים הנאים מהרי-חברון.

בעית המים תתחיל אם נכנס לשלב השנה, והוא השלב של הגדלת מפעלי ים המלח, שזה אומר הגדלת הייצור לפחות כ-350-500 אלף טון נוספות. אינני מדבר על מספר גדול יותר, כי לפני שנה יצאה תכנית במסגרת המדידות והמחקרים שאנחנו מוציאים עליהם במשך השנה כ-700 אלף ל"י, אשר קבעה שההגדלה נבול של 300-350 אלף טון הינה אפשרית מבחינת מבנה הקרקע. לשם כך צריך יהיה לבנות סכר גדול ולהפוך חלק מים-המלח לכריכה. העניין הזה פותר את הבעיה שהטית סיי-הירדן לא תשפיע על אפשרות להוציא את האשלב מים-המלח, כי על ידי חסר בתוספת של מים שבאה דרך הירדן, לא ייעלם ים-המלח, אלא פני המים ירדו.

התכנית של הפיכת חלק מהים לבריכה, מצריכה בנין סכר, ועד לתוספת ייצור של 350 אלף טון, אין כל ספק שאפשר לעשות את הדבר הזה.

אנחנו מניעים לתוצאות אלה אחרי מחקר של שכבות הקרקע השונות שאספנו בקדוחים בים-המלח והעברנו אותם ל-8 מעבדות שונות בעולם למען נהיה בטוחים שהמסקנה אליה הגענו היא נכונה.

ל. חזני:

האם ישנה הערכה כמה סכר כזה צריך לעלות?

מר בדר:

אילו היה הסכם לגבי הירדן, אפשר היה לעשות את הדבר הזה במקום שישנה הלשון, וזה לא היה עולה בסכומים גדולים, אלה הבודקים את הדבר הזה, מעריכים שבנין סכר כזה קשור בהשקעה של 20-22 מיליון ל"י בערך, והיא תאפשר תוספת של 300-350 אלף טון אשלב נוספות על ה-200 אלף המיוצרות כבר כיום. אילו אפשר היה גם ללכת לקראת בצוע תכנית הרבה יותר גדולה, לא היינו מצודים בעדה, מפני שכאן קיימת עוד בעיה והיא, הכניסה לשווקי העולם, בדרך כלל אין כל קושי להכנס לשוק באופן הדרגתי, כפי שאנחנו נכנסו עד היום, ב-200 אלף טון. אם כי במקום זה או אחר אנחנו צריכים להסתדר עם קרטלים או גורם אחר, אם אדריקאי או ברמני, או בעתיד איטלקי, אם הם יצליחו לייצר אשלב, ולעבור מ-200 אלף טון ל-500 אלף טון על כנת להביאם לשוק קל יותר מאשר לקפוץ מ-200 אלף ל-800 אלף או למיליון טון, לכן אנחנו חושבים שההגדלה צריכה להתבצע בשני שלבים, השלב הראשון, איפוא, יהיה מ-200 אלף ל-500 אלף, והשלב השני יחיה

מר בדר:

מ-500 אלף טון ומעלה.

ברגע עומדת הבעיה של מים מתוקים. אנחנו חושבים שהפרדה של קרבולייט מאשלב לא תיעשה יותר על ידי שטיפה, כפי שאנחנו עושים אותה כיום. כלומר, נשאיר את הייצור של ה-200 אלף טון אשלב לפי השיטה שעושים אותה היום לפי פלוטציה, היינו שטיפה על ידי מים מלוחים מעורבים עם מים מתוקים, לגבי הייצור הנוסף של 300-350 אלף טון, נעשה את הפרדה בצורה טרמינית, היינו אותה צורה לפיה פעלו בזמנו בקליה.

וכאן אני רוצה לשתף אתכם בחזון. אנחנו חושבים שצריך להקים בדימונה תחנת כח גדולה, טרמינית, אשר היא לא תחמם את הים כמו בחיפה ובאשדוד, על ידי כך שאנחנו שואבים למען קרר, ופולטים את החם הימה. למען יצירת החם הנחוץ בשביל ייצור נוסף של 300-350 אלף טון אשלב לשנה, אנחנו זקוקים לתחנת כח אשר תעשה את הפרדה באופן טרמיני, בתפוקה של 100-110 אלף קילוואט. לצורך ים-המלח יהיו נחוצים לנו 80 אלף ו-90 אלף קילוואט אשר יתחברו לרשת הכללית, והם ישחררו אותנו מלהקים תחנה נוספת אחרת במקום אחר.

אנחנו כוודקים כרגע את ההצעה הזאת, ובעת נסיעתי האחרונה לחו"ל, ישבתי עם מהנדסים שוויצריים אשר יבואו השנה על חשבונם בכדי לבדוק את כל הפרטים הנחוצים למען הציע לנו תכנית. על פי המבט הראשון, ואינני יכול להתחייב לזה, עלול להיות שתחנת כח כזו. בגלל זה שהיא לא בנויה על קנליזציה של קרור, תהיה זולה יותר מאשר התחנה באשדוד וחיפה. גם העובדה שחלק מהמתקנים האלה ישמש את הצרכים של מפעלי ים-המלח ישחרר את חברת החשמל מחלק מההשקעה הזאת.

תהיינה לזה שתי תוצאות נוספות, לפי התכנית אשר ניתנה לנו. המהנדסים מעריכים שעל ידי כך נשיג 250 אלף טונות מלח אשר נצטרך למצא להם שוק. (ב) על ידי התהליך הזה ייווצרו 500 קוב מים מתוקים לשעה, ואם נקים את הדבר הזה כפי שאנחנו חושבים, כדימונה, במקום המחשבה על צנור עד אשדוד, ונשב להקים זאת שם, על ידי כך תהיה לנו אפשרות להשקות 8000 דונם אדמה באזור זה.

אם תשאלו אותי מה תהיה התוצאה בשטח של הרנטביליות של המפעל? אזי התוצאות הייצור על ידי התוספת הזאת של 300-350 אלף טונות לשנה, פלוס ההוזלה, שתבא עקב זה שנשתמש בשיטה טרמינית בממדי גדולים כאלה, יכולות לרדת ב-40% פחות מאלה אשר קיימים היום.

אשר למקומות הייצור, יהיו לנו שני מקומות. 200 אלף הטון המיוצרות כיום ישארו באותו מקום, ו-300-350 אלף טון ייצר באיזור דימונה. הוספתי ואמרתי כי אני מדבר על כך כחזון, אם כי אני חושב שמיד כאשר נגמור עם ה-200 אלף טון הראשונות, אנחנו חייבים, בגלל כבוש השווקים, לגשת לספול בתכנית הזאת.

היו"ר י. גורי:
אם התכנית הזאת מבוססת גם מבחינה הנדסית וגם מבחינה כלכלית, הרי זה רזרבואר גדול מאד של מטבע חוץ, נשאלת השאלה, מדוע לראות את העניין הזה כחזון ולא כדבר אשר בטיפול ממש?

מר בדר:
אינני אומר זאת מבחינה פוליטית, אבל אילו עמדנו היום בראשית קדנציא חדשה של הממשלה, והיו עומדת לפנינו 4 שנים, לא היו מתוכנו כל הסוסים לגבי פרסום ובצוע התכנית הזאת, אבל הרי ונאנחנו נמצאים בשנת בחירות, לא היינו רוצים שהדבר הזה יוכן כאספקט תעמולתי מסויים, אני לכן מגדיר זאת כחזון, אבל למעשה אפשר כמעט לראות את לוח הזמנים

טר בדר: בו נהיה חייבים להתחיל, אנו מקוים שנתחיל בזה לקראת שנת התקציב הבאה, 1960-1961. ואני יכול להוסיף עוד ולומר שאם גם יהיו הסוסים בחברת החשמל לגבי בנין תחנת כח אשר היא יוצאת מנדר השגרה אליה התרגלנו, סכמנו עם ד"ר גוטטב לוי, שיושב יחד עם המהנדסים של "אשר וים", שיתכנן את הדבר הזה.

אם היתה אי פעם מחשבה שכדאי אולי לבנות זאת למטה, הסברנו שבגלל קשיי אקלים, בגלל רצוננו לפתח את איזור דימונה, ובגלל קשיי הובלה, יותר כדאי לעשות זאת למעלה, והחברה קבלה את דעתנו והם שולחים הנה מהנדסים אשר יעשו את התכנון הפרטיברי שצריך לוודא את המספרים הראשוניים שהם נתנו לנו, אנחנו יודעים גם מה יהיה גודל ההשקעה בתוכה כניית תחנת הכח עד 100 אלף קילווט, בלי להכליל בזה את המטבע המקומי הנחוץ לבניית בנינים וכו'.

א. בהיר: האם התכנית של העמדת המפעל הזה במקום טעינה באשדוד ירדה מעל

הפרק?

טר בדר: יכל להיות שיהיה וכוז בניינו לבין מי שחולם על צנורות, צנור להובלה עד אילת או עד אשדוד מחייב קודם כל כמות של 600-700 טון, אחרת לא כדאי. חוץ מזה יש לבצע זאת בבת אחת, כי אחת אין ההוכלה בצנור כדאית.

ע. דבני: אני מבין שהתכנית עם ים-התיכון איננה מעשית.

טר בדר: נכון, אנחנו חושבים שהיא איננה מעשית.

אני יכול לתת לכם היום מספר אחד בודאות והוא, בשנת 1959/60 הערך הבלמי יעלה ל-2,8-2,5 מיליון ל"י, והערך ברוטו בשנת 1960-61, לאחר שייצרו את כל ה-180 אלף טון, יעלה ל-4,5 מיליון ל"י.

כי/ מכאן נובע, שלפי החלוקה שאני דברתי עליה קודם, מפעלי ים-המלח יוכלו לקחת על עצמם בשנת 1960-61, אם ישינו הון מניות אשר יצטרכו להשיג אותו על ידי אובליגציות, לשלם 6% רבית על 25 מיליון ל"י, מבלי להזדקק לתקציב המדינה.

לשאלת הפוסטמים, אנחנו השנה מניעים לייצור של 210 אלף טון. בשנת 1959/60 נביע לייצור של 250 אלף טון, ואם השנה היו לנו קשיים במכירה בחו"ל, במחיר שהוא לפי שעה קטלני, אזי בשנה הבאה, בשנת 1959/60 נראה לנו שאת כל הערך על התצרוכת המקומית, נמכור כתורכיה, יפן, הונגריה, רומניה ואולי בעוד מקומות אחרים. היום קבלתי הודעה שנפתח הקרדיט על המכירה ליפן, אבל אם אנחנו רוצים שהמחורה אזאת שלנו תכבוד את שוקי העולם, אנחנו מוכרחים לעסוק בשוק אגריסיבי, גם אם אנחנו מקבלים בחזרה עבור זה פחות מהוצאות הייצור. זהו מושג קצת מוטעה, לא פעם חבבת דשנים מתאוונת שהיא משלמת עבור הפוסטט שלה יותר מאשר המחיר הבינלאומי. אבל אלו דשנים וחמרים חלמיים היתה צריכה לעסוק רק במכרה אשר יתן לה את ה-100 אלף טון אשר היא זקוקה להם, זה יכל לעלות לה לפחות מה שהיא משלמת היום, אם לא יותר.

אם אנחנו הולכים לקראת הטענה הזאת, כי אילו היו מביאים מחו"ל היה עולה לנו יותר זול, אזי אפשר גם לומר שהיו יכולים להביא גם את הפרקולזה אשר נמכרת בחו"ל גם כן במחיר יותר זול מאשר עולה לנו כאן. זה יכול להיות נכון מפני סיבה פשוטה, מפני שאנחנו נמצאים כמצב שמציעים לנו מחירי דמפינג המבוססים על ההוצאות המרג'ינליות ולא ההוצאות הממשיות.

י. קרגמן:

מהו המחיר באותה ארץ אשר מייצרת זאת, ולא מייצאת?

מר בדר:

הארצות אשר מייצרות פופסטים הן, מרוקו, אלג'יר, טוניס ופלורידה. פרט לפלורידה, ארצות אלה מוכרות את זר בתור חמר גלמי. הבעיה כאן היא טיב הסחורה. היות ואנחנו מגיעים רק ל-28,5% פוספור בפופסטים המקומיים שלנו, אנחנו מקבלים מחיר יותר נמוך, כי איננו יכולים ללחוץ על המחיר בגלל זה שאיננו יכולים להציע, כפי שעושה אלג'יר וטוניס, סחורה בגובה של 34% ו-32% פוספור בתוכה. הודות לסוג זה של סחורה הם מוכרים גם את הסוג של 28,5% במחיר טוב. היות ואנחנו יכולים למכור סחורה רק בטיב של 28,5%, לוחצים עלינו בשטח המחיר. אילו היו מייבאים את החמר הזה, יכל מאד להיות שדשנים וחמרים כימיים היתה מקבלת אותו במחיר של 3-4 ל"י לטון ולא יותר.

י. רוקח:

האם אנחנו שולחים את כל הכמות באיכות של 28% בלי פסולת?

מר בדר:

זוהי הבעיה, היות ושולחים את זה עם פסלת של 72%, המחיר הוא נמוך בגלל זה שהארץ הקונה את הסחורה הזאת, משלם גם עבור הובלת הפסלת.

י. קרגמן:

מה ההפרשות במחירים שיכולה היתה להתקבל לו קנינו זאת בחו"ל?

מר בדר:

ההפרשים יכלו להיות בין 3-4 ל"י לטונה פוספט יותר זול לטובת המחירים בחו"ל.

א. בהיר:

אמרת כי אין בעיה של שווקים במחיר זול, מדוע יבכס בונים את הייצור על יותר

מאשר 250 אלף טון?

מר בדר:

כי ישנה רלקסיה מסוימת כמו שזה בכל הארצות. היות ומוכרים חלק מסויים במחיר מסויים, אזי הייצור המקומי יכול לשאת כמות ייצור זו, אם אתה משנה את הרלקסיה, היחס משתנה.

אנחנו בכל אופן, בהגדלה הזאת של הכמות מוגבלים קצת גם על ידי התקציב, מפני שלא אוהבים להשקיע כסף במוצר אשר מחירו הבינלאומי נע בין 9-11 ל"י הטון.

(ב) אנחנו יודעים שעלינו להגיע לאיכות יותר טובה של הפוספט. אזי אם השנה ישנו בתקציב סכום של 1,5 מיליון ל"י אשר בתוכם נמצאות כ-700 אלף ל"י לפעולת הפלסציה, זה "פיילוט פלנט" בעצם, וכדי ליצור 30 אלף טון חומר באחוז של 31%, כדאית הוצאה של 600-700 אלף ל"י על "פיילוט פלנט", מפני שאנחנו נהפוך לפוספט באיכות של 31%, אבק, אשר בגלל החמר הנגטיבי שבו אין לו כל ערך. שם החמר הוא צקלון ואותו קנינו בהונגריה, שם משתמשים בזה בזבול שדות מסויים שלא מזבלים אותם בסופרפוספט. הכמויות הרבות האלה של האבק, ההולכות ומתאספות שככה על גבי שכבה, נתונות לפי הנסיונות המעבדתיים ליהפך לחמר אשר יתן 12 דולאר לטונה, בלי כל עבוד אחר מאד להעביר אותו בפלסציה.

מר בדר:

אם הדבר הזה יצליח, נשתמש בשיטה של פלטציה גם למען הביא לאיכות יותר גבוהה את הסלע של הפוספט אשר היום על ידי טחנה וערבוב, אנחנו מוציאים ממנו את החומר הזה אשר בחוכו נמצאים ה-28,5 פוספור. זוהי אחת הסיבות בגללה לא ששנו לקראת הרחבה גדולה של הייצור.

שנית, אנחנו במשך שנתיים מטפלים בענין הזרחן. לדעתנו המכרה באורון הוא נתון מיוחד אשר בו כנראה נוכל להגיע למוצע יותר גבוה של פיטואפרח מאשר 29%, על ידי פלטציה נוכל להגיע ל-31%. גם בפלטציה אנחנו מוגבלים כי זה דורש מים, והאגזור הזה הוא שחוק.

הפתרון לבעיה הזאת הוא הפיכת הפוספט לפוספור, והיות והמצב הכלכלי והסטורטי שלנו הוא כזה שבאיזור קרוב אחד למשנהו נמצאים ים-המלח ואיזור הפופסטים של אורון, והחבור של הפוספור עם האשלג נותן לנו תרכובות חדישות ביותר של זבלים, אנו רוצים לפתוח מכרות חדשים, באיזור של באר-טבע עד אילת, יתב ועין-חוסוב, אשר שם ישנם סיכויים, לפי הבדיקות הראשונות, להגיע לתחולה יותר גדולה של הזרחן בתוך הפוספט. אפשר יהיה אזלי בשיטה זו או אחרת להגיע לחמר יותר טוב לאקספורט מאשר החומר של אורון, אבל באורון צריך לבנות את התפתחות המכרה על ייצור של פוספור אלמנטרי, וחבור שני החמרים, פוספור וששלג. תעשייה זאת צריכה להיות בעצם תעשיית היסוד החימית. לכן הגבלנו את עצמנו באורון לצרכי דשנים וחמרים חימיים, או לצרכי שווק חיצוני, רק לייצור של 250 אלף טון ולא יותר, כי ראינו את הפרספקטיבה למיתוח יותר גדול של אורון הקטור לאותו ענין של זרחן, ואנחנו מטפלים בו במשך שנתיים, וסוף סוף הבאנו זאת עד כדי כך שזה הפך ליסוד של ויכוח אלמנטרי על עדיפותו על הפוספור.

א. בהיר:

אינני מבין מדוע זה עומד בסתירה. לא הבינותי מדוע לאור כל זאת אי אפשר לבנות ייצור על 300-350 אלף טון, במקום 250 אלף טון, אמילו במחיר יותר זול.

מר בדר:

אנחנו במשך השנים האלה הלכנו לפי קו מסויים. זוהי עובדה אובייקטיבית שאנחנו קבלנו את המפעלים כאשר צריך היה להוסיף להם עוד "פוקט מוני" נוסף על ההשקעה למען לפתח אותם. היינו צריכים להוסיף בכל שנה לכל מפצל כסף למען כסות את הוצאותיו השוטפות. הגענו אז למסקנה שעלינו קודם כל להביא את כל המפעלים למצב שלא נצטרך להוסיף להם כסף מזומן להוצאות השוטפות, ואחר כך צריך להגיע למצב שיהיה עדיף. על בסיס העדף, אם נראה שנוכל לייצור עדיף כזה על ההוצאות השוטפות, נהיה אז בטוחים שניתן לגשת להגדלת התפוקה של המפעל.

לא צריך, איפוא, לשכוח שבפוספטים התחלנו עם ייצור של 60 אלף טון באורון, ואנחנו מגיעים כיום ל-250 אלף טון. התחלנו עם הפסד ונגמר את השנה באורון עם עדיף ברוטו, יחד עם המחירים הקטלניים לאקספורט כיום, ואנחנו חייבים לקיים אקספורט בכדי לייצור שם לפוספט הישראלי בשווקי העולם.

כאשר נגיע לניצול האיזור הזה במלא התיקף, אז גם על-אף הקמת מפעל הפוספור, נצטרך להגיע להכפלת התפוקה באורון.

י. רוקח:

מדוע אי אפשר להפוך את הפוספט הגלמי לחמר נקי, על מנת לשלחו כזבל חימי לחו"ל, זה היה חוסך לנו 70% מדמי ההובלה.

מר בדר:

כי ראינו שעל ידי הייצור של סופר-פוספט על ידי דשנים וחמרים חימיים, לאחר הטרינספורמציה של הפוספט הישראלי לסופר-פוספט, לפי המחירים הבינלאומיים, אנו מגיעים להפסד למפנה שיש דמפינצ בעולם.

מר בדר: בחדש האחרון התאספו בלונדון כל יצרני הסופר-פוספט מאירופה ואמריקה, כדי ליצור קלוב אשר יחלק ביניהם את העולם מבחינת השווקים, למען הפסק את ההתחרות הפרועה אשר התקיימה ביניהם על השווקים. אין לי כל ספק שלאור זה יעלו מחירי הדשנים מבחינת מחירם הבינלאומי עד היום קיים בשטח הזה דמפינג. המחיר באנגליה הוא יותר יקר מאשר המחיר אשר לפיו אי.סי.אי. מובילה את הסחורה לחו"ל, המחיר גם בגרמניה הוא יותר גבוה, אבל יחד עם זאת המחיר שהחקלאי משלם הוא יותר נמוך, כי הוא מקבל גם באנגליה וגם בגרמניה טובסידיה ישירה מהממשלה, כי היא מעוניינת בזבול השדות.

לשאלתו של ח"כ רוקח אני רוצה להגיד, אנחנו עוברים לשווק אגריסיבי, והפורספקטיבה אומרת שאנחנו במשך 5 שנים צריכים להגיע לייצור של 1 מיליון טונות פוספטים לאקספורט. אבל מקור הפוספטים האלה, לדעתנו, לא צריכה להיות אורון, אורון צריכה להיות קשורה עם מקומבינט הגדול אשר צריכים להקים שם לתעשייה כימית, כולל פוספור.

השווקים הטבעיים שלנו הם דרומה לאילת. אנחנו משערים שישנם שדות פוספטים עצומים שהאלוקציה שלהם היא מדרום לבאר-שבע עד אילת, ואשר אחוז הזוחן בהם מתחיל באחוז יותר גבוה משל אלה המופקים מאורון. אם כאן זה התחיל עם 19%-20%, והעלאה על ידי העשרה מיכנית ל-28%, שם ישנם מקומות שהחומר יתחיל ב-24%-26%, ונגיע לאחר העשרה מיכנית ל-31%-32%. בעיקר בעמק יהב, בראש ההר, הר הנגב, עין-חוסוב, אשר שם נתחיל השנה בהכנת מפה אחד לפחות, באיזור שיהיה מכוון כולו לאקספורט לאסיה ולא לפתרון הבעיות המקומיות.

אנחנו נמצאים כיום בייצור בתפוקה של 52% מהיכלת המתוכננת, ואנחנו חושבים שעד סוף אוגוסט נגיע לתפוקה מלאה ולנצול מלא של המתקנים, ובשנת 1959-60, נתקרב אולי לכל אותם 7000 טונות נחשת צמנט שהיו צריכים להוציא בחמנע. לפי הברומטר העולמי למחירים, אין לראות בשנה הקרובה ירידה במחיר, ואם הוא יהיה קונסטנטי, כפי שהוא כמעט קונסטנטי היום, היינו למעלה מ-600 דולאר הטונה, אפשר יהיה לחשוב ש-7000 טונות אלה יהיו רנטביליים, ועלולים להכניס לנו כ-2 מיליון ל"י ערך על חשבון רבית ואמורטיזציה. זה אמנם לא בסדר, כי ההשקעה שם מגיעה ל-26 מיליון ל"י.

לשאלה - מהו הפתרון, התשובה היא זו. מאחר ואנחנו יודעים כבר כרגע שהכמויות הן הרבה יותר גדולות מאשר הנתנו מראש, אנחנו מניחים שברגע שנעבור שנה נורמלית אחת, עם ייצור של 7000 טונות ללא הפרעה, נבא ונציג הכפלת התפוקה על ידי הכפלת אותם המתקנים הדורשים הכפלות. וכאן אני רוצה לומר כי אם לשם ייצור של 7000 טון הראשונים היתה נחוצה השקעה, כוללת את הסכומים אשר הושקעו למחקר, כ-26 מיליון ל"י, אזי התקציב של ההכפלה נע בין 7-10 מיליון ל"י. ושוב פעם, אם תעמידו 14 אלף טון לעומת 3000 או 7000 טון, לגבי 26 מיליון ל"י, תראו את הפתרון גם לבעיה של רנטביליות לגבי רזרבה מסויימת, לקראת הורדה קוניוקטוריאליה אפשרית של המחיר אשר היא תמיד מלאכתותית. התברר כי ירידה של למעלה מ-500 דולאר לטונה בתקופה האחרונה, היתה פרי של מלחמה בין שני קונצרנים, שאחרי שהפסידו כסף נסגשו וייצבו את המחיר.

נשאלתי לגבי חברת חרסית וחול זך. העברנו בשנה זאת ריאורגניזציה במפעל. נתקנו את הקשר שהיה בין המפעל הזה ואבן-וסייד. המפעל הזה כרה על ידי קבלנים במקום לכרות בעצמו. על כן את המחיר קבע בעצם הקבלן.

שנית, היינו הורסים את טיב החמר, כי הקבלן באפן טבעי מעוניין לכרות אותו מהר.

מר בדר: נחקנו, איפוא, את הקשר הזה והעברנו את העבודה כולה למפעל. זה היה שייך גם קודם בעיקר לממשלה, ואחוז מסויים של מניות היה בידי סולל-בונה, ובגלל סולל-בונה הקבלן שם היה חברת אבן-וסייד. בהסכמת שנים אלו, נתקנו את הקשר הזה ואנחנו כרגע עובדים שם בעצמנו. זה נותן לנו אפשרות כבר השנה להוריד את מחיר החומר שאנחנו מוכרים אותו בארץ, ב-20%, וב-30% לגבי אותם בחי-חרשת אשר משתמשים בחמר גלם זה למען ייצור דברים אשר הם דברי ייצוא.

אנחנו משווקים במשך השנה ה-40 אלף טון חמר אשר מחציתו היא חול זכוכית בשביל פניציה ובית-חרשת קטן אחר. ועוד 20 אלף טון קאוליין וחרסית אשר משמשים את התעשיות של הקרמיקה.

אנחנו השנה נגשים לפתוח משנה של חמר אשר שמו - חרסית דמוית צור, וזהו חמר גלם יסודי ללבני-שמית בכל העולם. אין הרבה חמר כזה בעולם. החמר שלנו עבר בדיקות, והוא נמצא ראוי, ואפילו יותר מזה, ואנחנו נצטרך במשך שנתיים וחצי להשקיע בפיתוח המכרה, לפי תכנון שקבלנו מחברה אנגלית, כ-4,5 מיליון ל"י. השנה נשקיע בזאת 600 אלף ל"י.

בנסייעתי האחרונה לחו"ל, גמרתי הסכם על שווק של 20 אלף טון מהחמר הזה, במחיר שהמינימום שלו הוא 23 דולאר הטון. כלומר, פי שנים ויותר מאשר מחיר הפוספט. ואשר ייצורו כרוך בהרבה פחות בעיות מאשר הפוספט. גם את החמר הזה לא יהיה כדאי לשלוח לחו"ל כחמר גלמי, כי ישנה תעשייה ענפה שנוכל לבנות עליו. מצאנו השנה הוכחות שבדרך לאילת, במרחק לא גדול מאילת, ישנו חול זכוכית אשר הוא בעל איכות הרבה יותר טובה מאשר החול באיזור דימונה או באיזור המכתש, ואין כל ספק שעל בסיס החול הזה צריך להקים בית-חרשת גדול לזכוכית באיזור אילת, על מנת לשווקו לארצות הטרופיות.

תכונות מיוחדות אשר פרופיסור וינוגרדוב, מומחה מטעם או"ם, מצא בחומר הזה, מוכיחות שאנחנו יכולים לייצר את זה במחירים מתחרים, גם אם לוקחים בחשבון את הצרכים שישנם בארץ, ושנית, ישנן תכונות מסויימות בזכוכית הבאה מהחול הזה, שהוא מחדיר למשל את האור ועלול לא להחדיר את החום. הבעיה הזאת קשורה שוב עם ים-המלח. כי נשאלת שאלה מה נעשה עם ה-250 אלף טון מלח אשר מהווים חמר נגטיבי או ערך נגטיבי גם כיום בים-המלח. והנה אם אנחנו מניחים לרוב שיש לנו הפתרון הזה, ואם אנחנו מניחים התפתחות של תעשיית הפוספור בארץ, אשר אחת הדרכים להפקתו זוהי בעצם שריפה, ולא כפי ששערנו קודם שצריכה להיות קלצינציה או שריפה אשר מפורישה סיד, נוצרו על ידי ייצורו שני דברים לגמרי אחרים, ייצור אשלג, ועל ידי ייצור פוספור נוצרו שני חמרי לואי אשר הם בתוספת של חשמל וחום מהווים את הסודאש אשר 35% ממנה נמצאת בשמשות.

חראו, אם כן, שזה משתלב במקום מסויים וזה איננו ניחן לניחוק, ויש ללכת חוליה אחרי חוליה. מה שנראה פנטסטי היום, ופחות פנטסטי מחר, נראה מחרתיים לריאלי מאד על ידי כך שנוצרים בסיסים לתעשיות אשר אילו היו צריכים להקים אותן בלי זאת, אלא באופן נפרד, הן היו בלתי רנטביליות. וכאן סוד המפעלים החימיים הגדולים אשר הם מאחדים ברכוז מסויים של תעשיות את כל הדברים האלה שלא כדאי לייצר אותם אם צריך להקים אותם כשלעצמם.

י. רוקח: אם יש כל כך הרבה פרספקטיבות לתעשיות חימיות, מדוע החלו עם בית-חרשת לטקסטיל בדימונה? זה עומד בסחירה.

מר בדר: אינני יודע זאת.

ע. דגני: האם ישנה איזו שהיא חחזית לגבי כח האדם שהמפעלים האלה יעסיקו?

מר בדר:

ביבוע הבא, בהזדמנות נאומי של שר הפיתוח, נמציא לכל חברי הכנסת תכנית חמש לפיתוח ואכלוס הנגב הדרומי. זוהי חובת עבה עם טבלאות והיא מראה במדויק על הכל.

נשאלתי על מה מתבסס החישוב של 100 אלף נפשות במשך תקופה מסויימת, מאחר ובכל האיזור הזה נמצאים בקושי בין 12-15 אלף נפש. באילת ובדימונה נמצאים יחד כ-10 אלפים נפש. אני יכול להרגיע את אלה אשר שאלו, כי במשך השנתיים האחרונות העברנו פעולה אשר הביאה לידי כך ש-90% מהעובדים במפעלים הם אנשי המקום. גם עובדי ים-המלח. אנשי באר-שבע לא יעבדו לאורך ימים בים-המלח, כי זה רחוק. באר-שבע משמשת כיום רק מעבר. הם יעבדו אולי במפעל בדימונה. מקום יותר קרוב אשר כדאי לפתחו זהו איזור ג'. ראשית בגלל הסיבה שגם את המרחק יהיה אותו מרחק, האיש לא יעבור בכל יום את הפרש הגבהים, ודבר זה מחייב להקים את המפעל בעין-בוקק.

לשאלת חברת החשמל. אשר לכך, איננו יכולים לחיות על פי העתונות, אם כי אנחנו מחשבים מאד במה שכתוב בעתונות. אילו פעלנו לפי קצב הדרכון, אפילו הדרכון הטוב, שניתן על ידי העתונות, היה קשה לעבוד. אנחנו חייבים להיות שקטים יותר, אם כי עלינו לשים לב לכל מה שכתוב בעתונות.

הנהלת חברת החשמל החדשה פועלת שנתיים וחצי בלבד, בשחוף העובדים עם הצות הקודם. זוהי תקופה קצרה מדי למען הוצא מסקנות. אם תשאלו אותי, אם אני שבע רצון מכל דבר ודבר שם, אגיד לכם - לא. אבל אני גם יודע להסביר הרבה קשים טבעיים הנובעים מהעובדה כאשר נציגי עובדים היושבים בהנהלה חייבים למחרת כניסתם, כאילו, לשבת בין שני כסאות. מצד אחד הם צריכים להתחייב למדיניות מסויימת, וזו היתה להקטין את מספר העובדים, להוציא כמעט את כל הזמניים, ולהקטין את השעות הנוספות. מצד שני הם לא יכלו לנתק עצמם לגמרי מהעובדה שהם נציגי העובדים, והם צריכים לשמור גם על האינטרסים המיוחדים שלהם.

אם תוסיפו לכך שבמשך שלש השנים התנהל מו"ם אשר לא הסתיים בכל המקומות בין נציגי העובדים, ומר רוטנברג, על דרוגים שונים, ואנחנו היינו צריכים להגיד, כולל אנשי המהפכן בראשם, שעם כל זאת שני חושב הרבה טענות למוצדקות אינני יכול להטיל את זאת בבת אחת על המפעל, ולא יכל להיות אחוד הקצוות בבת אחת כרגע, מכאן נובע הרקע לסכסוכים מסויימים, אשר מצאו אחו כך ביטוי אוהד בעתונות כזו או אחרת.

אמרת כבר שיחד עם זאת אינני יכול להגיד שהכל כבר בסדר, כי היה כל כך הובה אי-סדר שלא יכלו להשתלט עליו בבת אחת.

אני בא כרגע משיבה של ועדת התקציבים של חברת החשמל. ואני יכול לומר לכם כי זו הפעם הראשונה בתולדות המפעל שנעטה נסיון ראשון לקבוע מראש תקציב תפעול לחברה. זוהי הפעם הראשונה שלפני ה-31 למרץ הוגשה לנו הצעת תקציב לתפעול לשנת 1959/60. אני ציינתי במחמאה לאיש העומד בראש אגף התקציבים וגם למנהלה על שהגיעו להישג הזה. יחד עם זאת אמוחי שם, ואני חוזר על זאת גם כאן, שאינני יודע אם זהו התקציב הנכון. וייתאשר לי אנשי התקציב מהאוצר, לאחר ארבע שנים של תקצוב והשוואה של מספרים של התקצוב, אם ההוצאות הממשיות, נותנות את האפשרות והבטחון לתקציב בטוח ונורמלי. אבל המספרים אומרים שאנחנו מגיעים להגדלת הייצור, זה שנתיים, כמעט בלי תוספת של אנשים, וזה היה אחד מהדברים אשר הקל על המלאכה, כי טענו כל הזמן שהייצור בחברת החשמל יכול לבא בין הקבועים, על כל פנים בלי פטורים אלא על ידי ייעול בלבד, זה מקשה קצת, ועכשו היינו צריכים להוסיף 40 טיש לפחות, כי לא יכלנו להעביר מרדינג'לשם את כל הוצאות שהיינו זקוקים לו. כי היתה גם חביעה מוצדקת מצד אנשי המקום, שגם הם רוצים לעבוד במפעל במקומם.

מר בדר: לא יכלנו לפתור את כל בעיות השכון, בכל אופן זהו אחד ההישגים הגדולים והחשובים ביותר.

אני משוכנע שבעוד שלשה חדשים נוכל לפרסם את מאזניהם של כל המפעלים וגם של חברת החשמל, ואז תראו כי אם הנחנו בשנה הקודמת שישאר בחברת החשמל ערך ברוטו של 15 מיליון ל"י, אז הטעות הייתה ב-2 מיליון ל"י בלבד, כי קרוב לודאי שנגיע ל-17 מיליון ל"י ערך ברוטו בלי חשבון אמורטיזציה ובלי חשבון רבית. לקראת שנת 1959/60 נגדיל את הסכום, בסכום נכר, כי החפוקה והמכירה גדלו לאור 100 אלף הקילווט שנכנסים דרך מחקנים בסקוריר הנכללים בתוך הרשת.

שר הפיתוח, ווגם אנכי, הצענו למר רוטנברג, בכמה שיחות אישיות, שיקבל על עצמו להיות נציג החברה. הוא לא רצה. הצענו לו שהוא מטעמנו יחקור את ענין כור-האטום, והוא אמנם לומד בשטח זה, אבל איננו רוצה לעשות זאת על חשבוננו אלא על חשבונו הפרטי. במשפט מוסגר אני רוצה לומר, כי אנחנו בענין הזה מטפלים באופן תיאורטי בלבד, כי זה שייך למשרד הבטחון.

י. רוקח: האם מר רוטנברג מקבל פנסיה מהמפעל?

מר בדר: לא, הוא איננו רוצה. יש לו מניות בחברה, שום דבר אחר לא רצה לקבל מהחברה.

אם תשאלו אותי ביחס לפוספקטיבות של חברת החשמל, אני יכול לענות לכם כי אנחנו נמצאים היום בתפוקה של 370 אלף קילווט. בשנה זו יחוספו 50 אלף קילווט מסוקריר. התחלנו לבנות אח חיפה 2, אשר יחד עם זאת נגיע ל-570 אלף. נצטרך ודאי להוציא מהחשבון כ-70 אלף קילווט מהואשונים אשר במקום 290 גרם דלק לקילווט הם עדיין צורכים 420 גרם, כך שנגיע ל-500 אלף קילווט.

אני משוכנע שאנחנו מוכרחים מיד להקים חנות נוספות, כי לשם בנין תחנה נוספת דרושות 4-5 שנים. אנחנו איפוא מוכרחים כבר להתחיל בתוספת הזאת אשר צריכה לדעתי להוסיף 75 אלף קילווט, בעיקר באיזור חיפה לבין דימונה.

ברגע שנגיע לייצור של 650-700 אלף קילווט מותקנים, תוכל חברת החשמל כל 5 שנים, בממוץ עצמי לחקשן 100-150 אלף קילווט מבלי להזדקק לתקציב הפיתוח, על בסיס האמורטיזציה המצטברת.

נשאלתי לגבי קונצרן והתקנת גג. ודאי שאי אפשר היה לבנות גג כאשר לא היו עמודים עדיין. אנחנו חושבים שכיום קיימים עמודים. הבאתי בפני המועצה הטכנולוגית אשר החקיימה לפני כמה חדשים, תחשיב מראש מה תהיינה ההכנסות ברוטו, המינומליות, הגדלות והולכות, של כל המפעלים האלה הנמצאים היום במסגרת משרד הפיתוח, ורגענו לידי חשבון שזה יגיע במשך 10 השנים הבאות לקרוב ל-600 מיליון ל"י. הצרכתי כי מסכום זה כ-200 מיליון ל"י חזקפנה לחשבון של רבית, 100-150 מיליון ל"י כרפלייסמנט, ו-350 מיליון ל"י, יוכלו להיות מוזרמים למפעלים חדשים למען פיתוח חדש.

אנחנו התחלנו בשנים הראשונות עם 4 מיליון ל"י הפסד, בכל המפעלים, ואנו מגיעים בשנה זאת, 1958/9, לרוח גלום בכל המפעלים אשר ינוע בין 27-30 מיליון ל"י. דבר זה מוכיח שיש קו של עליה, וכי התחזית לגבי ההשקעות התאמתה.

דבר זה מותנה בדבר אחד, שזה יאורגן ולא יפוצל. אמר לי מישהו כי קשה לו להניח שאת החשמל צריך לחבר תחת גג אחד עם אותם המפעלים האחרים, נוכחתי לדעת כי אדיסון באיטליה ומונטקטיני באיטליה, שאלה הם שני מפעלים חיימיים ענקיים, מייצרים גם חשמל במחכונת פי 3-4-5 יותר גדולה מאשר אותם 650-700 אלף קילוטים מותקנים אשר דברתי עליהם קודם, ואמרתי כי ברגע שנגיע לתפוקה כזאת, חברת החשמל תוכל לממן את עצמה.

היו"ר י. גורי:

אנחנו נגשים להצבעה על חקציב משרד
הדתות.

הצעת חבר-הכנסת בדר בסעיפים א.ב.
לא נתקבלה.

הצעת חבר-הכנסת רוקח להקטין את חקציב
המשרד ב-88.000 ל"י לא נתקבלה.

הצעת חבר-הכנסת חזני בסעיפים
א - ז, לא נתקבלה.

הצעת חבר-הכנסת כהנא בסעיפים
א. - יט - לא נתקבלה.

הצעת חבר-הכנסת גרוס בסעיפים
א - ז - לא נתקבלה.

הצעות הממשלה לסעיף 9 (08) משרד הדתות
נתקבלו.

חקציב הפיתוח:

הצעת חבר- הכנסת בדר לא נתקבלה.
הצעת חבר-הכנסת חזני לסעיפים
א ו-ב לא נתקבלו.

הצעת חבר-הכנסת כהנא לסעיפים
א - ג - לא נתקבלה.

הצעת הממשלה לסעיף 75.27 - בנינים
לצרכים דתיים - נתקבלה.

(הישיבה ננעלה בשעה 13.45)