

פרוטוקול מס. 127

מישיבת ועדת הכלכלה

יום ג', ט"ז בחשוון, תשל"ו - 21.10.1975, שעה 13.00

נ כ ח ו

חברי הוועדה: היו"ר י. הורביץ
א. אבטבי
מ. דרובלס
י. דרניצקי (יודין)
ע. הדר (הורביץ)
א. זילברברג
מ. חריש
י. כהן
א. לבני
י. פרנק
נ. קצב
י. שערי

מוזמנים:
א. שילה - מנכ"ל משרד התחבורה
א. גרא
א. חפץ
י. כהן
ב. בורנשטיין
י. מלכה
י. רביד
א. גולדמן
א. בוגין
ש. לויין
קואופרטיב אג"ד

מזכיר הוועדה: פ. פלקסר

יועץ כלכלי: ד. לב

ר ש מ ה: א. דגני

סדר-היום: המצב באג"ד

(נתקבל) ביום 3.11.75

- 40 -

היו"ר י. הורביץ: אני פותח את הישיבה.

י. דרנביצקי (יורין): אני מבקש דשות להצעה לסדר. אני מבקש את יו"ר הוועדה וחבריה להסכים לדיון דחוף באיום על ביטורים המוניים בתעשייה האווירית. רצוני לדעת אם יש אפשרות לקיים את הדיון בנושא גטרם הובא למליאת הכנסת. הנימוק לכך הוא פשוט: אני יודע שיש אספקט חשוב ביותר בדיון הקשור לתעשייה האווירית, אבל הוא איננו האספקט היחיד. מפעלי התעשייה האווירית מפעלים מתקדמים ומשוכללים מבחינה טכנולוגית ויש להם חשיבות רבה לכלכלת המדינה, ולא רק לקליטת עלייה. אני רואה בהם פוטנציאל עצום לייצוא. אינני יכול להבין איך בתקופה שבה מרביתם לדבר על ייצור והגברת היצוא מעלים הצעות ותכניות שיש בהן כדי לצמצם את כושר הייצור ואת מספר העובדים בייצור; ביניהם בעלי מקצועות חשובים, בלי לנסות להטב את המפעלים בחלקם הגדול לייצור לשם יצוא.

אני מציע להזמין את שר המסחר והתעשייה ואת שר האוצר ולזון בוועדת הכלכלה על הנושא מאספקט הכלכלי בלבד, בלי להיכנס לשטח שבו מטפלים גורמים אחרים.

היו"ר י. הורביץ: חשבת? על הענין, אבל כיוון שיש חמש הצעות לסדר-היום שתישמענה במליאת הכנסת סחר -

י. שערי: היושב-ראש והסגנים לא הכירו בחיפנותן של הצעות אלה. סחר לא תידונה הצעות רגילים לסדר-היום.

היו"ר י. הורביץ: אני רוצה להציע שלא ניכנס לתחום הזה כיוון שהנושא יועבר לוועדה אחרת, לא לוועדת הכלכלה. לא הייתי רוצה שנעסוק בנושא בשתי ועדות בעת ובעונה אחת. לעומת זאת, אני מציע שנביא לישיבה את ענין אל-על בהקדם, עוד לפני שהמליאה תעביר אותו אלינו. חברת אל-על היא בתחום הטיפול שלנו, מה שאין כן התעשייה האווירית.

י. שערי: הנושא של אל-על נמצא כעת בדיון בוועדת משנה לתקציב הבטחון, שזו ועדה משותפת של ועדת החוץ והבטחון וועדת הכספים. אני חושב שלא טוב ולא רצוי כאשר נושא נדון בכמה ועדות באופן מקביל, מה עוד שהסמוכה על התעשייה האווירית הוא שר הבטחון ולא שר המסחר והתעשייה.

היו"ר י. הורביץ: אינני מתנגד לדיון, אבל אני חושש שידונו בכך במקביל בשתי ועדות.

אני מציע לדון בענין אל-על בלי קשר לכך אם יהיה דיון במליאה או לא.

א. גרא: הדיון במליאה ייפתח סחר על-ידי שר התחבורה.

היו"ר י. הורביץ: האם יש תומכים בהצעה של חבר-הכנסת יורין?

י. דרנביצקי (יורין): הצעתי היא: לדון בעתיד התעשייה האווירית, מבחינת הפוטנציאל הכלכלי ויכולת הייצוא. אני מתייחס לאספקט הכלכלי בלבד.

א. לבני: בנושא הפיטורין יש דיון בוועדת העבודה. פיטורים זה נושא מובהק של ועדת העבודה.

היו"ר י. הורביץ: אין תומכים בהצעה של חבר-הכנסת יורין לדון באספקט הכלכלי של בעיות התעשייה האווירית.

המצב באג"ד

הי"ר י. הורביץ: רצוני לבדוק את המנכ"ל החדש של משרד התחבורה להיכנסו לתפקידו. נטלת על עצמך משימות לא פשוטות, משימות קשות גם בימים כתיקונם, על אחת כמה וכמה בימים קשים אלה. כל מי שרואג לגורל המשק והמדינה מאחל לך הצלחה בתפקידך.

הנושא שעל סדר-היום הוא: המצב באג"ד. החלטנו לקיים דיון על המצב באג"ד ביוזמתנו, זה לא נושא שהועבר אלינו על-ידי מליאת הכנסת. בימים האחרונים נוצר רושם שניסו ל"גהץ" את המצב ולהחליקו ולכן חריפותו אולי קצת קתה. הנושא של אג"ד טונח על שולחן הממשלה וגם על שולחן הכנסת לא מאתמול. דומני שה"גיהוץ" איננו פותר את הבעיות. אנו מנקטים מאנשי משרד התחבורה - ועוד מעט יבואו אנשי אג"ד - להסביר לנו מה בדיוק קורה באג"ד, כיצד מתכוון משרד התחבורה לטפל בו. יש לנו דההורים על טיפולה של המדינה בעניני התחבורה הציבורית.

סר א. שילר: אולי כרקע לתיאור המצב הקונקרטי באוקטובר 1975 כדאי שאסקוד בכמה משפטים איך הגענו עד הלום.

מהו מקומו של אג"ד במערכת התחבורה הציבורית במדינת ישראל, או מהו מקומה של התחבורה הציבורית בכלל בתחום הולכת נוסעים? בעולם המערבי הגיעו בשנים האחרונות להכרעה שהפתרון הריאלי והממשי לנושא של הולכת נוסעים הוא תחבורה ציבורית, וזאת מסיבות כלכליות. אפילו באותן מדינות שהמניע האידיאולוגי-נורמטיבי איננו קיים, הגישה הזו הלכה והתחזקה בשנים האחרונות עם עליית ממדי ההשקעות, או עתירות ההון של נושא ההובלה. אוטובוס שאנו מדברים עליו כאוטובוס תקני במדינת ישראל, במחירים של שנת 1975, צריך לעלות יותר מחצי מיליון לירות ליחידה, שלא לדבר על אוטובוס לתיירות שמחירו מעל ומעבר למחיר הזה. זהו אלמנט אחד מעתירות ההון. שנית, עלות התפעול בעיקר בהקשר לענין הדלק המהווה מרכיב חשוב בעלות התפעול של התחבורה. כאשר מדובר על המצב במדינת ישראל חשוב לזכור שאנו מדברים בעלויות שבחלקן הגדול הן עלויות דולריות. את העדיפות של התחבורה הציבורית על-פני הפרטית חשוב לדאוג גם בהקשר זה.

כדי לתת לכם מימד על סדרי הגודל על העדיפויות: המדר של צריכת התשתית והדלק להולכת מספר נתון של נוסעים לאורך מרחק מסוים, כאשר העלות למשק במכונית פרטית היא 100, בהולכת נוסעים באמצעות אוטובוס היא: 5. אותה כבדת דרך שעושה נוסע במערכת של ההסעה הציבורית עולה למשק רק 5% בהשוואה לעלות שהמשק היה צריך לשלם עבור הולכת אותו נוסע באותו קטע לו הוא נסע ברכב פרטי (הי"ר י. הורביץ: כאשר נוסע אדם אחד במכונית הפרטית). היחס הוא 1:20. כאשר נוסע אדם במכונית פרטית, המכונית הפרטית עולה כסף, היא צורכת דלק, היא יכולה להוביל 5 נוסעים ונוסעים בה בממוצע נוסע אחד או שני נוסעים. היא תופסת כך וכך שטח בכביש. יש השקעות עקיפות של המדינה.

רציתי להציג לפני חברי הוועדה את עובדת היסוד הכלכלית, שמנקודת-ראות משקית אין תחליף למערכת של הסעה ציבורית. (י. פרנק: כמה משלמת המדינה?) זהו מדד כולל, הוא מביא בחשבון את העלויות למשק.

בעולם המערבי, בשביל לעודד את השימוש בתחבורה ציבורית ומשיקולים ציבוריים, נושא התעריפים בתחבורה הציבורית טון בדרך-כלל לפיקוח כזה או אחר. אם הארגונים הכלכליים המפעילים את התחבורה הם ממשלתיים, הדבר נעשה באמצעות החלטות אדמיניסטרטיביות; אם הארגונים הם מוניציפליים - ובדרך-כלל אלה הן שתי השיטות המקובלות בעולם, גם פה יש הכרעה ציבורית. יש בהרבה מדינות מודל לפיו המפעיל

את שירותי התחבורה הוא קבלן פרטי שמכסים את הוצאותיו, כאשר החישוב העסקי של ההולכה הוא על-חשבון המדינה. המדינה או השלטון המקומי מתקשרים עם קבלן להפעלת הקווים. הקבלן מקבל סכום קבוע עבור תפעול הקו והמדינה מוכרת את הכרטיסים לציבור, כמובן עם סובסידיה בהיקף רציני.

הינך י. הורביץ: אתה יכול להביא לנו דוגמאות מהעולם?

מר א. שילון: קופנהאגן, המבורג.

הינך י. הורביץ: מהו אחוז הסובסידיה במחיר הכרטיס?

מר א. שילון: זה מביע לעשרות אחוזים. בהמבורג העירייה מכסה 50% ממחיר הכרטיס. כל העולם מתחבט בבעיה. באיטליה ניסו להנהיג תחבורה ציבורית חינם בשעות מסוימות כדי להוריד רכב פרטי מהכבישים. אפילו בארצות הברית, הארץ הקלאסית של משק חפשי, שבה כל משפחה כדי לתפקד צזקקת ליותר מאשר מכונית אחת, הגיעו למסקנה שהמדינה איננה יכולה לשאת יותר בעלות של הרכב הפרטי, כולל מחלפים ואוטוסטרדות, ושאפשר לפתור את בעיות התחבורה הרבה יותר בזול בצורה של מערכת של הולכה סמונית.

מעבר לנושא של יעילות הניהול או של צורת ההתאגדות, אם זו פירמה או רשות ממלכתית או קואופרטיב, יש עובדה כלכלית-מדינית שיש יתרון יחסי לתחבורה הציבורית. בדרך כלל הציבור - המדינה או הרשות המקומית - צוטים לספק את השירות הזה לציבור במחיר שהוא מתחת לעלות הכלכלית.

המצב הכלכלי של שירותי התחבורה מוכתב ממספר מועט של קווים רווחיים ומהרבה קווים לא רווחיים. אוטובוס צריך להגיע לזרעית או למצפה-רמון בין אם הוא מלא או ריק. זוהי הדילמה הבסיסית בתחום התפעול.

הינך י. הורביץ: קיימים הסכמים בין הממשלה והקואופרטיבים. מהו המפתח?

מר א. שילון: המדינה היתה ערה להתפתחות של קביעת תעריפי הנסיעה ומחירי השירות הציבורי והצורך לשמור על כיסוי ההוצאות ועל תפעול כלכלי של המערכת כמערכת משקית. בשנת 1971 מונתה ועדה בדאשותו של קשתי ז"ל שהציעה להשתית את קביעת התעריפים של הקואופרטיבים על סל של הוצאות אשר צילם את מבנה ההוצאות של הקואופרטיבים באותו תאריך. משנת 1971 מתחשבים עם הקואופרטיבים פעם בשנה וקובעים מהי עלות התפעול, המתבססת על סל הוצאות אובייקטיבי, לא קוסט-פלוס או סרדים. במידה וההחלטה של הרשות המוסמכת היא שהקואופרטיב צריך לספק את השירות במחיר נמוך ממחיר העלות, כפי שמתקף בסל, זכאי הקואופרטיב בתוקף ההסכם בינו לבין המדינה לקבל סובסידיה. הסובסידיה משתלמת על בסיס תפעולי גלובאלי, היא לא ספציפית לקווים, כאשר משרד התחבורה מפקח על התעריפים בקווים השונים.

בתפקוד של הסל בשנתיים האחרונות מתעוררים קשיים משני אלמנטים: הסל מצלם את מבנה העלויות בדגש נתון בשנת 1971, ובינתיים התרחשו כמה דברים. הוא לא מביא בחשבון שכבר ב-1971 המצב ההתחלתי של אג"ד לא היה תקין הן מבחינה כלכלית והן מבחינת הנזילות. אג"ד עוד לפני חתימת החוזה גרר אחריו "גיבנת" שעליה הוא משלם ריבית לפי שיעור הריבית המקובל בשוק הכספים.

האלמנט השני: בראשית שנות השבעים לא היתה אינפלציה אלא בשיעור של 1%-2%. אינפלציה דוהרת החלה להתפתח ב-1972-1973. ההסדר החוזי לפיו מחשבים את התעריפים אחת לשנה איננו עונה על הצרכים, כיוון גידול בקצב מהיר וההתחשבות על התעריפים נעשית בפיגור. בינתיים הקואופרטיבים צריכים לפעול ולממן את הפעילות הסדירה. זה בשטח העלויות.

חלה תופעה נוספת בצד הביקוש. באג"ד היה גידול ניכר בתנועת הנוסעים בעקבות מלחמת ששת הימים. הטריטוריה התרחבה, האזרחים חרו את הארץ, התיירות התפתחה בקצב מהיר. כל המגמה הזו השתנתה בעקבות מלחמת יום-הכיפורים. מאז מלחמת יום הכיפורים, וכתוצאה ממדיניות הממשלה והמצב הכלכלי, אנו רואים ירידה משמעותית אבסולוטית בהיקף התנועה של אג"ד, בלי שאג"ד קיבל פיצוי מקביל במדיניות התעריפים.

איך אתם בודקים זאת?

א. לבני:

מר א. שילון: יש סטטיסטיקה על היקף התנועה. אנשי המשרד יוכלו להשיב על שאלות ספציפיות. למרות העלאת התעריפים - והיום בסל ההוצאה של המשפחה הנסיעה היא די יקרה - לא הדביקה ההעלאה דו"א הגידול בעלויות ולא פיצתה את אג"ד על הירידה בהיקף התנועה. הנסיעות המשפחתיות לצורך בילויים וביקורים בקוויים בין-עירוניים פחתו במידה ניכרת. אנשים נוסעים לעבודה, אבל למשפחה בגליל הנסיעה לתל-אביב היא יקרה. נסיעה בקו ירושלים-תל-אביב לביקור קרובים זוהי הוצאה די גבוהה למשפחה.

התברר למשרד התחבורה שההמלצות של ועדה-קשתי, כפי שבאו לידי ביטוי בהסדר-חוזי, אינן עונות לצרכים של שנת 1974. ואז מונחה ועדה ציבורית בראשותו של דוד גולומב, שעליה הוטל לתת תשובות למספר שאלות: 1. סל ההוצאות ומדיניות המחירים; 2. המצב הפיננסי של הקואופרטיב; 3. מסכת היחסים בין הממשלה לבין הקואופרטיב, בעיית הקואופרטיב וחבריו וחברות-הבנות שלו.

מי הם חברי הוועדה?

היו"ר י. הורביץ:

מר א. שילון: אנשי ציבור שונים. דוד גולומב - יו"ר, ע. דגני, י. אושפיז, ש. זנבר, טברסקי, יפה, ריגר, דובשני. זוהי ועדה ציבורית המורכבת ממומחים ואנשי ציבור. ועדה זו יושבת על המדוכה מזה שנה ועדיין לא הגיעה להמלצות סופיות.

בינתיים הורע המצב הכלכלי, האינפלציה גברה ועמה העלויות, מצד שני יש ירידה בביקושים. הסובסידיה שהממשלה יכולה להזרים לקואופרטיב על בסיס חוזי, בתוקף חוזים שנעשו בעבר, איננה עונה לסיטואציות כלכליות הקיימות בקואופרטיב. מצב בסיסי זה מחייב לסייע לקואופרטיב להתגבר על תקופת-המעבר עד שהממשלה תקבל את המלצותיה של ועדה-גולומב ותסדיר בהסדר כולל את מסכת הקשרים שלה עם הקואופרטיב. (י. שערי: יש מועד לסיום עבודת הוועדה?) הערכה משותפת עם יו"ר הוועדה אומרת שעד מחצית דצמבר או סוף דצמבר יהיו בפנינו ההמלצות של הוועדה.

בינואר-פברואר השנה נוצרה מסכת חדשה של יחסים יחסית על בסיס חדש גם בנושא התעריפים וגם בנושא הבקרה הציבורית.

ע. הדר (הורביץ): זה בא לבטל את הנוסחה של סל הוצאות?

מר א. שילון: לשכלל אותה ולהתאימה למציאות החדשה. יילקח בחשבון מצב ההכנסות. זוהי בעיה בסיסית בתפקודם הכלכלי של הקואופרטיבים. אנו מפגרים בהתאמת התעריפים לסיטואציות הכלכליות.

היו"ר י. הורביץ: מהו הפדיון הכללי של אג"ד ומהו שיעור ההשתתפות?
מר א. שילן: השנה הפדיון יהיה 700-750 מיליון לירות. העלויות
 הן בסדר-גודל של 1 מיליארד לירות, ואולי קצת
 יותר. יש פער של כ-25% בין היקף ההכנסות, שזה הפדיון העסקי, לבין היקף
 העלויות. הסובסידיה מגשרת כיום על כשני-שלישים מהפער, וכך יש פער שאין
 לו ביסוסי. כאשר אנו קוראים שאג"ד גומר את החדש עם גרעון ואין לו כוח
 להניע את המשק, זה משום שהסובסידיה שהממשלה רשאית להעביר לאג"ד על בסיס
 חוזי איננה מגשרת על-פני הפער.

מ. דרובלס: מהי הביקורת על ההוצאות?

מר א. שילן: במקביל להסדר החוזי שנעשה עם הקואופרטיבים על
 בסיס המלצות ועדת-קשתי ב-1971, מינה משרד
 התחבורה רואה-חשבון בשכר מלא, בהעסקה מלאה, כדי לבקר את החשבונות של
 אג"ד. רואה-חשבון מצוי בנתונים והוא למעשה ספק האינפורמציה גם למשרד
 התחבורה ולכל רשויות הממשלה וגם לוועדת-גולומב היושבת על הסוגיה הזו.
 למעשה כאשר הממשלה קובעת את היקף הסובסידיה היא מסתמכת למידה רבה על
 רואה-חשבון.

בנוסף לכך החליט משרד התחבורה לאחרונה למנות
 משקיף למוסדות המנהלים של אג"ד ושל דן.

ע. הדר (הורביץ): יש למשרד זכות כזו?

מר א. שילן: זה נעשה בהסכמתם, הם מוכנים שיהיה משקיף בכל
 ישיבות המזכירות.

ע. הדר (הורביץ): אבל זכות חוקית - אין.

מר א. שילן: המשקיף הוא במעמד ארעי. צריך יהיה לטפל בענין
 כחלק ממסכת ההתקשרויות בעקבות המלצות ועדת-
 גולומב. המשקיף יכנס בימים אלה לעבודתו. הוא ישב בישיבות ההנהלה
 בכל הרמות - המזכירות, ההנהלה, הוועדות. הוא יהיה העיניים והאזניים
 של משרד התחבורה. (ע. הדר (הורביץ): דבר דומה קיים במועצות הייצור.

מעבר לזה הגיע משרד התחבורה למסקנה שחייבים
 לחול שינויים ארגוניים בתפקוד המערכת בכל אחד מהקואופרטיבים לתחבורה
 ובשניהם גם יחד. אם התחבורה הציבורית היא הפתרון היחיד לאורך זמן
 להולכת הנוסעים, יש מקום להגיע ליחור יעילות בתפעול, מתוך ראיה כוללת.
 לצורך זה מופעל לחץ מתמיד להתייעל גם באמצעות מדיניות התעריפים.
 קמה ועדה משותפת שתפקידה להציע דרכים למיזוג הקואופרטיבים. יש יתרונות
 להפעלת התחבורה הציבורית במסגרת אחת על-ידי צמצום קווים, פישוט קווים,
 מדיניות הצטיידות ולוגיסטיקה, חסכון בשעות עבודה. כאן יש יתרונות
 לגודל ולהיקף. טביב לזה מתעוררות בעיות של בקרה ציבורית. פועלת היום
 ועדה משותפת בראשות איש משרד התחבורה היושבת על הסוגיה של יעול
 המערכת התפעולית של הקואופרטיבים.

בשבועות האחרונות התחדד מאד ענין הגרעון כפועל
 יוצא של המצב הכלכלי. הממשלה נכנסה למשא-ומתן ובירורים עם אג"ד אין
 להסדיר מימון ביניים כדי לאפשר את התפעול הסדיר של הקואופרטיב, עד שנגיע
 להידברות בסיסית, לפי המצופה בראשית חודש ינואר. ההסדר שנעשה היום
 עם הקואופרטיב ייהפך לחלק מהסדר לטווח ארוך שעליו תסכם הממשלה עם
 הקואופרטיב בראשית שנת 1976. כל ההסדרים הקיימים הם הסדרים לטווח
 קצר הבאים לגשר על הפער בנזילות; אין בהם התחייבות של הממשלה לטווח
 ארוך. יש התנאה שהם הופכים לחלק מהסדר לטווח ארוך.

האם נבדק ענין הרכוש של הקואופרטיבים, מהם
ההשקעות שלהם? איך מועבר המימון לחברות-הבת

היו"ר י. הורביץ:

וחזרה?

מר א. שילן: לאג"ד יש חברות וגם חברה של החברים, ולא של אג"ד
כקואופרטיב, שיש לה בעלות על רכוש: תחנות וכדומה.
הרכוש הזה מושכר לאג"ד בדמי-שכירות. אם אנו משווים את המצב למערב
אירופה, אג"ד ממקורותיה חסכה למדינה השקעות רציניות ביותר בתשתית.
בבואנו לבקר את מצב העניינים יש לזכור את העובדה שאלמלא בנתה אג"ד את
התחנות, העיריות היו צריכות לבנות אותן או המדינה, כפי שאנו רואים
במדינות שונות במערב אירופה.

היו חששות מסוימים לגבי מבנה העלות וטיב
ההתקשרויות בין הקואופרטיב לבין החברות של חברי הקואופרטיב. הנושא
נמצא בבדיקה מדוקדקת על-ידי ועדת-גולומב באמצעות רואה-החשבון שמשרד
התחבורה העמיד לרשות העניין. אנו מצפים שוועדת-גולומב בין השאר
תדריך אותנו ותבהיר לנו את מסכת הקשרים ומצב העניינים וכך תציע הצעות
אופרטיביות לעתיד! איך להשתית את הקשרים בין הקואופרטיבים לבין חברות-
הבנות.

ע. הדר (הורביץ): אפשר לשמוע מהם התנאים של חברי אג"ד: משכורת,
תוספות וכדומה.

א. לבני: אני שומע ממנכ"ל המשרד דברי סניגוריה על אג"ד.
לדבריו יש רק קשיים בגלל סיבות היסטוריות
ומקומיות, אבל בדרך-כלל אפשר להניח שהכל שפיר. הבינותי מדבריו שהממשלה
צריכה להיות קבלן המספק נוסעים לאג"ד. אני חושב שתפיסה זו איננה
נכונה. באג"ד נוסע אדם שאין לו ברירה אחרת בגלל תנאי השירות, זמני
הנסיעה, הנקיון באוטובוסים. אני מרבה לנסוע באוטובוסים ואני רואה
מה נעשה באוטובוסים עצמם, בתחנות ובדרך. אין שום מאמץ מצד אג"ד
להנעים את הנסיעה ולעשות אותה נוחה. לו הנסיעה הייתה יותר קוסמת,
הרבה בעלי רכב פרטי היו נוסעים באוטובוס.

באג"ד שוררת הרגשה שהממשלה מכסה הכל. יו"ר
הוועדה היה שותף לדיון בעניין הסעת היילים. ההצעה להסעת היילים באג"ד
הייתה יכולה להביא לקואופרטיב הכנסה של כ-30 מיליון לירות לשנה. אבל
אג"ד זלזל בכך והעניין לא יצא לפועל. אם יש גורם המכסה את הגרעונות,
מדוע צריך להתאמץ?

איך מחושב הפחת לאוטובוס חדש, ואיך משתלב
העניין בחישוב הכללי? אג"ד נכנסה גם לעסקי מלונאות, פרט לעניין של
מגרשי חניה, ונגרמים לו הפסדים. כיצד משתלבים עסקים אלה בכל הטיעון
שאין איך להם מימון וצריך לחפש עבורם מקורות מימון?

מר א. שילן: לא התכוונתי לשמש סניגור אלא לצלם במידת
האובייקטיבית המירבית את המצב הבסיסי של התפעול.
אג"ד פועל בתוקף חוק, יש לו קונצסיה המחייבת אותו לספק שירותי תחבורה
במסלולים קבועים ובתדירויות קבועות וכך ברמת שירות מבוקרת מבחינה
טכנולוגית. אג"ד נתון לפיקוח מתמיד של הממשלה במשך 24 שעות ביממה.
העלויות קיימות. עניין הנוסעים הוא וולונטרי. עובדה סטטיסטית היא
שמספר הנוסעים הולך ויורד. זהו נתון בסיסי. בשביל להתמודד עם מצב זה
נוקטת אג"ד בשורה של אמצעי יעול פנימיים. לפי דעתי אפשר לעשות הרבה
יותר. אחת המטלות שהטלנו על ועדת-גולומב היא להציע לנו כיצד ליעל
את הקואופרטיבים מבחינה ארגונית. יכול להיות שוועדת-גולומב תציע
לשנות את מסכת הקשרים של אג"ד עם חברות-הבת. יכול להיות שתהיה הצעה
שאג"ד ימכור את הרכוש. אז תישאל השאלה: מי יקנה, האם המדינה? יש

גם בעיות פורמליות מסובכות. החברות הן בבעלות החברים באופן וולונטרי. יש חברים שבמקום להשקיע את הסכונותיהם בניירות-ערך או בתכניות חסכון קציעו את כספם בפיתוח אמצעי עזר למשק. כשלעצמו זהו מהלך חיובי: חברים משקיעים את הסכונותיהם בפיתוח כלי-עזר למשק.

במקביל לבעיה של אפשרות מימוש נכסים, אנו שוקדים על מציאת פתרונות של בקרה, פתרונות שיאפשרו בקרה בלי שהמדינה תשא באחריות ישירה לתוצאות העסקיות. אנשי אג"ד אומרים: קחו את המפתחות ונהלו את העסק. למרות כל החסרונות של המבנה, למרות חוסר היעילות בתפעול, במונחים אובייקטיביים, נראה לנו שמערכת התחבורה הציבורית במדינת ישראל בהשוואה למערכת הזו בעולם מתנהלת ביעילות יחסית. עם כל הסובסידיה שהממשלה מזרימה, מחיר הכרטיס בארץ עדיין זול באופן משמעותי בהרבה אחוזים יחסית למחיר כרטיס ברומא או לונדון או גרמניה, שלא לדבר על סקנדינביה. כאשר ההוצאות הן דולריות על המכונות, הדלק ומרכיבים אחרים, העסק איננו פועל בפייגור רב מבחינת היעילות, אם כי עדיין אפשר לעשות הרבה.

בהנחה שלמשק זול ביותר לספק שירותים באמצעות מערכות אלה, צריכה להיות קואורדינציה במדיניות של הממשלה. במדינה יש 250 אלף מכוניות פרטיות, ב-130 אלף מהן משתתף המשק בעלות ההחזקה. זה מסביר מדוע אין לאג"ד מספיק נוסעים. למרות כל הגזירות שנגזרו בשנים האחרונות כמו התייקרות הדלק, הגדלת המסים על מכוניות פרטיות וכדומה, בכל-זאת אנו רואים על הכבישים מכוניות פרטיות שבהן נוסע אדם אחד ברכבו הפרטי מחל-אביב לירושלים. המדינה חייבת לעשות את חשבון הרווח וההפסד הכללי שלה.

מ. דרובלסט: בעתונות נתפרסם שהממשלה תהיה מוכנה להעמיד לרשות אג"ד הלוואות בתנאי שהחברים ישתתפו באחוז מסוים של סכום ההלוואות. מדוע נכנעה הממשלה ונסוגה מהתנאי הזה? אם הקואופרטיב נקלע למצב קשה, כל אחד צריך להטות שכם כדי לאפשר לו לצאת לדרך-המלך. בשאלת העלויות של אג"ד שאלתי היא: מהן המשכורות של החברים, מי קובע אותן? אם יש כתובת לכיסוי כל החובות, מה קל יותר מאשר להחליט על הוצאות שיש מי שיכסה אותן?

אמרת שאג"ד השקיע השקעות בתחנות. אג"ד מקבל את השטח לתחנה במחיר מסוים, מחיר מסובסד. הוא מקבל מימון לבניית התחנה. הוא מייעד בתחנה מקומות לעסקים והוא מוכר אותם. מה דין העסקים הנמצאים בתחנה לאחר שעבור הבניה קיבל אג"ד מימון בתנאים נוחים?

האם משרד התחבורה בדק את האפשרות להקמת חברה להסעת נוסעים מחוץ לאג"ד כדי לבטל בדרך זו את המונופול שיש לקואופרטיב? האם היו הצעות כאלה מאנשים פרטיים או גופים שונים? לי ידוע שהיו מחשבות כאלה. מהי דעתו של משרד התחבורה על הקמת חברה מתחרה?

א. אבטבי: האם אפשר לקבל את המאזן האחרון של אג"ד, מאזן מאושר על-ידי רואה-חשבון? מאזן כזה יכול לתת לנו תמונה על מה שקורה בחברה. (היגור י. הנרביץ: כולל חברות-הבת.) ההבדל בין קואופרטיבים אחרים לבין קואופרטיב אג"ד הוא בכך, שכל קואופרטיב עושה בסוף השנה מאזן של רווח והפסד. אם יש רווחים - החברים נהנים מהם; אם יש הפסדים - החברים נושאים בהם. אם נוצר גרעון - החברים חייבים לכסותו. הקואופרטיב צריך להיות מושחת על העקרון שהחברים נהנים מהרווח, אם רווח, והם נושאים בגרעון, אם נוצר כזה. אי-אפשר לקבוע מראש שיוצרים גרעון. יקבע שכר מינימום, ואם יהיה רווח החברים יקבלו פרמיות. השיטה הקיימת באג"ד איננה נכונה.

אמרת שיש לאג"ד "גיבנת" מהתקופה שקדמה לשנת 1971.
במה זה מתבטא?

פ. כהן:

האם אתם מודעים לתנאי הפרישה המיוחדים הקיימים באג"ד שאינם קיימים בשום ענף במשק? מי קובע את שכר החברים ומהם התנאים?
האם רואה-החשבון שנשלח מטעם משרד התחבורה ושבדק את החשבונות בודק גם את העסקות של חברות-הבת? מהן ההשקעות של אג"ד עצמו בחברות-הבת?

היו"ר י. הורביץ: אתם מזרימים 50 מיליון לירות לאג"ד, כמה מהסכום הזה הוא הלוואה, וכמה סובסידיה?

אני מקדם בברכה את נציגי אג"ד. עד כה שמענו סקירה ממנכ"ל משרד התחבורה. חברי הוועדה הציגו שאלות לאנשי משרד התחבורה. אני רוצה להמשיך בשאלות שתהינה מופנות למשרד התחבורה ולאנשי אג"ד.

לפי איזה מפתח נקבע בשעתו סל ההוצאות? אם היו טעויות, מהן? עם ירידת ערך המטבע בקצב מוגבר, כל טעות מקבלת היום ממדים גדולים. האם המפתח היה לרצון הצדדים? אם לאג"ד נראה שהמפתח בטעות יסודו, מה היא הטעות? מה היתה נקודת ההתחלה, ואם חלו שינויים מה קרה למפתח הקודם?

איך נקבע שכר חברי אג"ד - כשכר המקובל במשק, כהסכם בין הממשלה לבין אנשי הקואופרטיבים? מה היה המפתח של השכר הרגיל ואיך הוא עולה, האם לפי עליית השכר במשק, או שיש משהו מוסכם? אם היו חריגים בשכר חברי אג"ד, מהם חריגים אלה?

האם יש הלוואות בעלים לקואופרטיב? איך בנוי המימון של חברות-הבת? האם אג"ד נותן הלוואות לחברות-הבת, או שחברות-הבת נותנות מטמון לקואופרטיב? באיזה ריבית ניתן המימון הזה? כל זה פוט למימון שמשרד התחבורה מתכוון לתת לאג"ד כ"עזרה-ראשונה", כמימון ביניים.

הייתי מבקש את אנשי אג"ד להבהיר לי כמה נקודות. אני מבין שאתם חושבים, אולי בצדק, שהמעמסה הזו היא מעל לכוחכם. דמי הנסיעה בארץ הם זולים לא רק יחסית לדמי הנסיעה בחו"ל. בהיקף של שירותי התחבורה שאתם מספקים לפי אורך הקווים ומספר הנוסעים, איך נקבע סידור העבודה? מהם התנאים של סידור העבודה? אני רוצה לנסות להיות הוגן ולדעת האם ממצים את כל האפשרויות של ניצול כוח האדם בעיר הגדולה ששמה ישראל, על כבישים ארוכים וקצרים. מהן הנקודות שלדעתכם נעשה לכם עוול בהן ואיך אתם חושבים שניתן לתקן אותן, עוד לפני בנין הסל החדש?

מר א. שילה: על מספר שאלות המתייחסות למבנה של הסל, השתקפות השכר בסל ו"הגיבנת" של העבר, ישיב מר חפץ, שהוא מנהל האגף הכלכלי במשרד התחבורה. לשאלה המתייחסת לתפעול ולאפשרות של הקמת חברה מתחרה יתייחס אולי מר מלכה, המפקח על התעבורה.

מר א. חפץ: המאזן האחרון המאושר שאפשר לקבל הוא לשנת 1972/73.

היו"ר י. הורביץ: על-סמך מה אתם יושבים עם אנשי אג"ד ודנים אתם?
מר א. חפץ: אנו מקבלים נתונים שוטפים על מצב ההכנסות וההוצאות.

הי"ר י. הורביץ: למה לא עמדתם על כך שיהיה מאזן? אתם מממנים את הגרעון. איך אתם עושים זאת?

מר א. שילן: הסל בנוי על מדידה אובייקטיבית חיצונית שלא קשורה בהכנסות והוצאות.

מר א. חפץ: מאזן מאושר יש לשנת 1972/73. יש מאזנים של הוצאות בפועל לפי נתונים קיימים. איננו מכסים את הגרעון אלא את תשלום הסובסידיות, ואלה הן מקדמות עד לקבלת מאזנים סופיים. המאזן לשנת 1973/74 צריך לצאת בימים הקרובים.

ע. הדר (הורביץ): אתם משלמים לפי סל הוצאות, בהתאם להמלצות ועדת-קשתי. מזה רלבנטי למאזן?

מר א. חפץ: נקבע סל חשומות אובייקטיבי, הוא לא ניתן להשפעה ישירה. בדו"ח הביניים של ועדת-גולומב נאמר שלהערכתם לא חל שינוי מהותי במבנה החשומות, כך שהסל לא נשתנה. המדידה היא לגבי התייקרות של הסל. (ע. הדר (הורביץ): לא מעניין אם המאזן הוא חיובי או שלילי). יש לנו מדדים אובייקטיביים.

הי"ר י. הורביץ: נניח שהיה הסכם, שום דבר לא השתנה ואפשר להמשיך בשיטה. אג"ד טוען שיש גרעון של 250 מיליון. מי הכתובת? ממשלת ישראל, היא חייבת לכסות את הסכום. אתה אומר: אותי זה לא מעניין, אצני חתום על הסכם, אינני יכול לעשות דבר, לא מעניינים אותי המאזנים, או שזה כן מעניין אותך ואתה עוסק בגרעון של אג"ד?

מר א. חפץ: הנושא של הסל והנושא של הגרעון יש לקשור אותם ישירות להסכם בין הממשלה והקואופרטיבים. יש בעיה של נזילות, מהו זרם ההכנסות הצפוי, ומהן ההוצאות הצפויות, מהו ההפרש שאיננו מתכסה על-ידי סובסידיה? לזה יש נתונים עד 1976. אנו עושים בדיקות לגבי ההכנסות וההוצאות של הקואופרטיבים. יש "קש-פלאו" חזוי. בעיית הנזילות נפתרת על-ידי מימון.

הי"ר י. הורביץ: בלי מאזן איך אתה יודע את חשבון ההוצאות וההכנסות?

מר א. חפץ: אני מדבר על זרם ההוצאות וההכנסות. יש לנו תחזית של תקבולים ותחזית של תשלומים. יש דו"ח על ההכנסות בפועל. יש מגמיר רם-שנתיות בתנועת ההכנסות של הנוסעים. הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה פרסמה נתונים על ההכנסות הצפויות מפדיון עד 1975, מה המגמות העונתיות. מדדים אלה קיימים. הבעיה של נזילות נבחנת על-ידי תחזית של תשלומים ולא על-ידי בעיית הגרעון או ההפסד. (הי"ר י. הורביץ: והיכן הריבית?) הריבית כלולה בחשבון ההוצאות.

הי"ר י. הורביץ: מי נותן את חשבון הריבית? אולי יש להם תקבולים מחברות-הבח? אתה מממן את ההפסדים או את הסל? איך בנוי הסל ואיך בנויים ההפסדים?

מר י. מלכה: האבחנה צריכה להיות ברורה: הנושא של הסובסידיות והתעריפים מכוסה בסל. אין אלמנט של כיסוי גרעון בסובסידיה המשתלמת. זה נושא מכוסה בסל, סגור בחוזה. כאשר נחתם החוזה בעקבות המלצות ועדת-קשתי היה ידוע שנושא הגרעון והמצב הכספי של הקואופרטיבים איננו מכוסה בדו"ח של הוועדה ולא במסגרת החוזה.

מר י. מלך ה:

החוזה שנחתם ב-1971 בא לקבוע שיטה של תעריפים וסובסידיות במימון שוטף; הוא לא בא לפתור את הבעיה של הגרעון שהצטבר עד אז בסכום ניכר, ולא בא לפתור בעיות של נזילות שאין להן קשר לתעריפים ולשיטת התעריפים. זה צריך להיות ברור. לא משרד התחבורה ולא הקואופרטיבים בוכים על ההסכם. אנו חושבים שההסכם היה טוב. ההסכם ביסס את התעריפים על בסיס רצינואלי, לא תלוי בקואופרטיבים. הנושא של התעריפים והסובסידיות מכוסה לדעתנו בשיטה טובה שלא צריך לשנות אותה. אולי צריכים לחול שינויים במשקלות. בחוזה משנת 1971 נקבע שהמשקלים יצטרכו להיבדק.

יש בעיה של הנזילות של הקואופרטיבים. יש בעיה

של המצב הכספי שנוצר בגלל שורה של דברים..

איך אתה יכול לדעת בלי מאזן?

מ. דרובלס:

לא מדובר על כיסוי גרעון של הקואופרטיב; לא מדובר

מר י. מלכה:

על סובסידיה שתכסה את ההפרש. מדובר על עזרה

ב"קש-פלאו" באמצעות הלוואה. הקואופרטיב נמצא במצב שבו קו האשראי שלו

טתום. ההלוואות שהקואופרטיב לקח עד היום בבנקים אינן יכולות לגדול.

הבנקים הגדולים הודיעו לאג"ד שהם לא יתנו לו אגורה נוספת.

הסיבות מדוע הגרעון הלך וגדל כבר צוינו על-ידי

מר שילון. אני יכול לחזור עליהן. אחת הסיבות זו ירידה במספר הנוסעים.

סיבה נוספת, התייקרות של מרכיבי ההוצאה. יכול להיות שגם ענייני ניהול.

לא מדובר על כיסוי גרעון, לא מדובר על שיטת קוסט-פלוס. החוזה הוציא

מכלל ההתחשבות את שיטת ה"קוסט-פלוס". שיטת הסובסידיות בנויה על

מערכת אחרת.

אני מציע שבמחצית דצמבר תקבלו את ההמלצות של

הוועדה ותוכלו להתייחס לפתרון לטווח ארוך של הצד שלא היה מכוסה

על-ידי ועדה-קשת.

כפי שאמר מר מלכה, סל ההוצאות לפי ההסכם החוזי

מר א. שילון:

שנחתם, עונה על התייקרות התפעול כאשר מרכיבי העלות

נתונים. על כך מפעילים מדדים אובייקטיביים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

סל ההוצאות והחוזי נקבעו כאשר הקואופרטיב היה במצב נתון שנבע בין

היתר מגיאות במשק. בינתיים נשתנו הנסיבות. סל ההוצאות לכתחילה יצר

תמריץ ליעילות, כי הוא לא נתן תשובה למלוא מרכיב העבודה.

לאור הנסיבות הכלכליות שנוצרו, מתקשה הקואופרטיב

מטיבות אובייקטיביות וסובייקטיביות של רמת ניהול, להתמודד עם תפעול

המערכת. הוא בא לממשלה לבקש סיוע. הממשלה שהיתה ערה לעניין עוד לפני

שנתיים, מינתה את ועדת-גולומב על-מנת שזו תציע מספר אלמנטים שיבואו

להשלים את החוזה בנושא הסובסידיות והתעריפים. היא צריכה לומר מה

הקואופרטיב צריך לעשות על-מנת להתייעל, מה צריכה להיות מסכת הקשרים

בין הממשלה לבין הקואופרטיבים מעבר לעניין התעריפים ולהציע פתרון

למצב הכספי.

היו"ר י. הורביץ: בכך אתה מסכים שאתה שותף לעניין הגרעון. ברגע

שאתה אומר שצורת הניהול היא מעניין ואתה משגר

משקיף, אתה בעצם מסכים שיראו בך כתובת לבעיית הגרעון.

לא בהכרח.

מר א. שילון:

יש לך ברירה אחרת?

מ. הר"ש:

היו"ר י. הורביץ: אני רוצה להביך ואני מבקש לשמוע את התשובה של משרד התחבורה.

מ. א. שילון:

הממשלה מתייחסת לקואופרטיב אג"ד כמערכת קיימת המפעילה את התחבורה הציבורית על בסיס של התקשרות חוזית עם המדינה. זהו מונופול דה-פקטו. התפעול נתון לפיקוח ממלכתי. הממשלה רוצה להשתית את הקשרים הממלכתיים עם הקואופרטיב על בסיס שייצור תמריץ להתייעלות פנימית. זה היה הבסיס להסכם המתייחס למגזר הצר של הוצאות ותעריפים.

איך התקדם התהליך הזה?

א. לבני:מ. א. שילון:

ביקשנו את ועדת-גולומב להציע הצעות מה הדין של הסל במציאות החדשה ואילך, מהם האלמנטים שצריכים לחייב את הקואופרטיבים להתייעל, מהם מציעים לנו במישור של קונסולידציה פיננסית. הנושא הוא פתוח, ועדת-גולומב לומדת אותו. משרד התחבורה עוזר לה, בנוסף לאינפורמציה שהרא מספק, על-ידי כך שרואה חשבון שלו מלווה את המערכת יום-יום. אני מקווה שתוך חדשיים נשב על-מנח לבחון את צורת ההיערכות של היחסים שלנו עם הקואופרטיב עם פרספקטיבה למספר שנים קדימה.

כל מה שמדובר בנושא הנזילות זהו מימון להון חוזר

לתקופה מוגבלת, שיילקח בחשבון במסגרת פתרון כולל. במלים אחרות: ער שהממשלה תשב עם הקואופרטיב ותאמץ שחלק מהמימון הזה יוחזר ממקורות פנימיים של הקואופרטיב. (א. פרנק: עם ריבית?) מדובר בהלוואות בנקאיות עם ריבית מלאה. השאלה היא של מועד הפרעון. חלק ייהפך להלוואה לזמן ארוך, חלק יוחזר ממקורות פנימיים, אם זה כרוך בהידוק החגורה או מימוש נכסים. אלה יהיו התנאים. אנו מחכים ללהמלצות של הוועדה.

אמסור עתה את רשות הדיבור לאנשי אג"ד.

היו"ר י. הורביץ:מ. רביד:

עד כה לא הושמו הדברים בצורה חדה על השולחן; זה היה קצת ערטילאי. אנו צמצאים בגרעון מצטבר של 300 מיליון לירות או קצת יותר. מרבית הגרעון נובע מחוסר-בהון חוזר, וזה טבעי. הסיבות לגרעון הן פשוטות: בשנת הבסיס כאשר נחתם החוזה היה גרעון של 100 מיליון, או ליתר דיוק: 96 מיליון. זהו גרעון שהוכר על-ידי ועדת-קשתי שלא נתנה פתרון לגרעון זה. השיטה של 20.4 מיליון מדי שנה יצרה גרעון נוסף של 100 מיליון לירות נוספות ל-4 שנים. הוטלה עלינו ספיגה בשיעור של 25% מההתייקרות לפי המדד האובייקטיבי, מדד השכר הממוצע במשק. על מרכיב שכר החברים, המהווה 50% של הסל, לא נקבל 12.5% פיצוי על ההתייקרות של השכר. לא הוכרו 50% מהוצאות שכר הדירה המשולם לחברות-הבת והריבית. בכל שנות החוזה לא ניתן פיצוי ולא נעשתה מדידה מדויקת לגבי הסעיף של האטת התנועה. היתה ירידה משמעותית, בעקבות מלחמת יום-הכיפורים, במספר הנוסעים שהתבטאה ב-20%. אנו עומדים ברמת הכנסות של 1972/3 בניכוי ההתייקרות.

ברור שהגרעון היום הוא תולדה ישירה של החוזה.

אם נקח את המרכיבים השונים ונתרגם אותם למספרים נגיע לגרעון של קרוב ל-400 מיליון. ההפרש בין הגרעון על הנייר והגרעון בפועל זהו הקטע של ההתייעלות.

ועדת גולומב בהמלצות-ביניים קבעה שינויים בהשוואה לחוזה הקודם. היא קבעה שאת הגרעון הקבוע של 20.4 מיליון הנובע מהשיטה יש לכסות מדי שנה. (י. שערי: על-ידי סובסידיה?) היא לא קבעה את השיטה - סובסידיה או תעריפים. היא הגבילה את המרכב שלא מוכר בשכר חברים עד להתייקרות של 16%. התייקרות מעל 16% תפוצה במלואה. זה מטיל ספיקה של 2%. היא עדיין לא נתנה תשובה למרכב שלא הוכר בנושא של שכר דירה וריבית. בנושא זה אנו מחכים להמלצות הוועדה. היא לא נתנה תשובה לנושא הבסיסי של גרעון בשנת הבסיס.

היו"ר י. הורביץ: איך אתה משלם שכר דירה לחברות-הבת?

מר רביד: בחברת מפעלי תחנות זה 15% מהעלות המשוערת אחת ל-5 שנים. בחברה השניה - 6%.

ע. הדר(הורביץ): 15% זו ההשקעה במבנה.

מר רביד: 50% משכר הדירה לא הוכרו למרות שכר הדירה שאנו משלמים לגורמי חוץ. התחנה בחיפה שייכת 50% למפעלי תחנות ו-50% לידיים אחרות, חברת "אמות" של בנק הפועלים. זהו החוזה שנחתם לגבי התחנה החדשה בתל-אביב.

למעשה הנושא של חברות-הבת, בגלל מצב הנזילות הקשה, שימש מנוף פיננסי לאג"ד. כל נכסו חברות-הבת משמשים כבטוחות לצורך הלוואות. למימון שוטף לאג"ד ניתנו הלוואות לחברות אלה שהוזרמו למערכת הכספים של אג"ד. אג"ד חב היום לחברות אלה, בהתאם לחוזים, סכומים ניכרים, ביחוד אמורים הדברים לגבי נצב"א שלה חייבים 30 מיליון.

הפיצוי על שכר חברים צמוד למדד השכר הכללי. מיום החוזה העלתה השכר בפועל היתה נמוכה מעליית מדד השכר. זה יצר מקור נוסף לכיסוי הגרעון. מצב זה צריך לסתום את הגולל על הוויכוח הציבורי כאילו היו חריגות בשכר.

מר רובלס: בכמה היתה העליה נמוכה מהמדד הכללי? אולי תביא נתונים על השנים האחרונות.

מר רביד: אם אני לוקח את שנת הבסיס, היא עליית השכר בכל מקרה הוא בגובה עליית המדד.

היו"ר י. הורביץ: כמה אתם חייבים לגורמי חוץ, לבנקים, לחברות ביטוח?

מר רביד: יש חובות מוסדרים ויש חובות פתוחים. סך-הכל ההלוואות מהבנקים מגיע ל-160-170 מיליון. חוב לקרן גימלאות - 70 מיליון. חוב לנצב"א - 30 מיליון. חובות לחברים כ-40 מיליון. שאר החובות לספקים שונים הם בסדר-גודל של 10-20 מיליון.

ע. הדר(הורביץ): המכונניות אינן שעבוד מספיק? יש חובות עבור רכב?

מר רביד: זהו נושא אחר. אלה אינם חובות למימון התפעול השוטף.

היו"ר י. הורביץ: מהו הסכום הכולל של החובות שלכם?

מר רביד: כ-100-150 מיליון לירות עבור רכב.

ע. הדר (הורביץ): לפי הנתונים שמסרת, סכום החובות הוא 450 מיליון בערך. למה צריך לשעבד למטרה זו את נכסי נצב"א? אפשר לשעבד את המכונות.

מר רביד: המכונות משועבדות לצורך רכישתם.

ע. הדר (הורביץ): הנוסחה של סל הוצאות דומה לזו הקיימת בחקלאות. גם שיגור המשקיף דומה למצב במועצות הייצור. אם הממשלה מתבקשת להגיש סיוע, היא זכאית שתהיה לה דעה. קיים חשש שתהיה סטייה מהנוסחה של סל הוצאות לשיטה של קוסט-פלוס. עד עכשיו המאזן לא היה רלבנטי, הוא לא תאם את רוח ההסכם שנחתם ב-1971. כניסה לענין המאזן פירושה שהממשלה תיהפך לקבלן לאיזון המאזן. החשש הוא שנכנסים לתחום הזה. אפשר להפוך את אג"ד לגוף דוגמת הדכבת. אם לא דוהי המגמה, צריך להיזהר. אני חושש שמשרד התחבורה נכנס בדלת אחורית לאחריית בלי אפשרות של ניהול, וזה מגוחך.

הדברים שאמר איש אג"ד לא הניחו את דעתי. אם לא מדובר בכיסוי הגרעון אלא על חוסר נזילות, אפשר היה להסדיר את הענין על-ידי אשראי נוסף בלי להביא את הענין לעתונות. אינני מתאר לעצמי שהבעיה היתה להזרים 50 מיליון לאג"ד כאשראי בנקאי. אני חושש שהענין הוא מעבר לזה, שאם לא כך לא נהגתם בתבונה. אם הבעיה היא אשראי של 50 מיליון - ניחא, אני חושש שזה יכוסה בכסף. אני מבין שיש לאג"ד יש בעיית מימון. יש לכם סל הוצאות, ועקב מה שקורה בארץ חסר לכם מימון. אינני בטוח שזו כל התמונה.

אני מוכן להניח שאג"ד הוא יעיל, השאלה היא באיזה מידה אפשר לייעל אותו יותר. דומני שהגענו לרמה כזו של תנאים לעובד שאין בכוחו של הקואופרטיב לשאת, גם עם הסיוע של המדינה. אם זוהי בעיה של נזילות, תפקידו של המשרד לסייע ולא להביא זאת לציבור באמצעי כלי התקשורת. הענין הוא בדיון, יש ועדת-גולומב והיא תסיק מסקנות. שמעתי שחבר אג"ד פורש בגיל 45. הוא מקבל ממש"ק עבור המניה, הוא מקבל את הריבית, הוא מקבל את המניה, פיצויי פטורים, נצב"א ואחר-כך פנסיה של 70%, וכל זאת בגיל 45. אין בכוחה של המדינה לשלם זאת. על כך אי-אפשר להגיש את החשבון. זהו "קוסט-פלוס" שעלול להחמיר.

צריך לראות מה קורה אצלכם, כיצד אתם מנהלים את הענינים. כאשר אתם באים לדרוש פיצוי עבור ההתייקרות, אתם צודקים. אני סבור שיש להתחשב בכך. יש לכם פחות הכנסות כתוצאה מכוח עליון, צריך לבדוק זאת. אינני בטוח שצריך להגיש לפרעון תנאי פרישה כאלה. חבר פורש מקבל סכום של כ-240 אלף לירות ואחר-כך את מלוא הפנסיה. בגיל 45 הוא יכול להתקבל לעבודה אחרת, כפקיד בכיר. זה לא נראה לי סביר.

מ. דרובלס: לאחר ששמעתי את ההבהרות של אנשי משרד התחבורה ואנשי אג"ד אני פחות מבין מה קורה. איך אפשר להזרים מיליונים מכספי משלם המסים בלי מאזן? את העסקים הרווחיים מעבירים לחברות-הבת, את העסקים הנושאים הפסדים מטילים על אג"ד במחשבה שמישהו יכסה כל הפסד. אג"ד צריכה לשלם תוך חמש שנים עבור התחנה.

מצב הקואופרטיב הוא קשה. לא השתכנעתי שהחברים מודעים למצב הקשה, כי הם ממשיכים לחיות ברמה גבוהה ולקבל משכורות גבוהות. אדם המנהל עסק שאיננו רווחי נושא בתוצאות. התדמית של אג"ד בציבור היא מתחת לכל ביקורת, יתכן שלא בצדק. כיצד אנו מנהלים כך את הענינים? האם אנו מחכים לכך שאג"ד תאיים בשביחה ותקבל עוד כמה מיליונים? מדוע אין בודקים את הענין באופן יסודי. למה אין מקימים ועדות לשם שינוי השיטה. (מר א. שילן: על כך מדובר.) משרד התחבורה איננו מנהל את

העניינים כשורה. אתם יצרתם עובדות אלה וכך אתם ממשיכים לנהל את העניינים. אנו שומעים דברים מדהימים.

אני מציע שנקים ועדת משנה של ועדת הכלכלה שתבדוק באופן יסודי את השיטה על כל הכרוך בה ותגיש את המלצותיה.

א. לבני: הגרעון של 300 מיליון לירות לא נוצר תוך 3-4 חודשים, מאז נכנסה ההנהלה החדשה לתפקידה. האם אין כאן גישה של ההנהלה החדשה להוכיח שהיא תקיפה בדרישותיה ושומרת על האינטרסים של הקואופרטיב וחבריו בניגוד להנהלה הקודמת שבתקופת כהונתה התנהלו העניינים על מי מנוחות? האם אין פה רצון להוכיח לחברים שהנהלה יודעת לדרוש, לאיים ולהפסיק את התחבורה?

מר א. גולדמן: דומני שלא הושם לב לדבריו של מר רביד. יש מרכיבים עיקריים שלא נקלחו בחשבון בסל התשומות. אלה שתכננו את הסל הכירו בכך שאסור להצטבר גרעון שבו אנו עוסקים היום. מביך האנשים העוסקים בנושא איש איננו מופתע. שורה של מרכיבים נכבדים אינם מקבלים כיסוי באותו חוזה. הגרעון לא צריך להפתיע, אולי צריך להיות מופתעים מהתכנון של סל התשומות. 20.4 מיליון לירות לשנה גרעון מתוכנן.

ה"ר י. הנרי: אני מבקש לקבל את נוסח ההסכם בין אג"ד לבין משרד התחבורה.

מר א. גולדמן: אלה דברים שנשארו לטיפול ולא טופל בהם. 25% של נושא השכר, המהווה 50% מסך כל העלויות, אינם מכוסים. זהו סדר גודל של עשרות מיליונים. האטת התנועה לא נקלחה בחשבון. בשביל להסיע אותו מספר של נוסעים דרושים יותר אוטובוסים.

לענין הפרישה בגיל 45 - ובמקרה הטוב ביותר זה יכול להיות בגיל 46 - כולל מניה, פיצויים, נצב"א ופנסיה של 71% - אשאלו כמה חברים פרשו בתנאים אלה. למי נועד הסעיף הזה בתקנון שצוטט כאן?

אנו חייבים לגדול בהתאם לצרכי התנועה. יש שעות מסוימות ביום שעל כל נוסע נוסף אני חייבים להעמיד אוטובוס נוסף. בשבע בבקר כל האוטובוסים הם בתנועה. אם יש עוד 30 נוסעים, צריך להוסיף אוטובוס ולהוסיף נהג. מקצוע הנהגות מבלה את בעליו. כמה שנים יכול אדם להיות נהג אוטובוס? כולנו מעוניינים שהנהג יהיה במלוא הכשירות כדי שלא יגרום לתאונות. בהמלצות נקבע ש-25 שנים מבלות את הנהג. לוועדה יש ברירה להגיד: תהזיקו את האיש בתוך המערכת, תעסיקו אותו. הפרישה הזו נועדה להזיל את העלויות. אנו מנהלים היום דיונים איך להוציא מאות אנשים לפנסיה, שאם לא כן נקבל עלינו לשלם להם משכורות. הם אינם יכולים להמשיך לעבוד כנהגים.

א. לבני: יש לכם קרן פנסיה, או שזוהי פנסיה קציבית?

מר א. גולדמן: כאשר עומדים להוציא מספר ניכר של אנשים לפנסיה כדי לצמצם את מספר מקבלי המשכורת, צריכים למצוא מקורות נוספים על קרן הפנסיה. בשיגרה קרן הגימלאות מממנת את אג"ד. 70 מיליון לירות מכספי קרן הגימלאות נמצאים במחזור הכספים של אג"ד. זה מטבך אותנו עם הממונה על החסכון והביטוח. אפשר לזקוף את הכספים האלה כהלוואות בעלים, כי קרן הגימלאות היא של חברי אג"ד. איננו מכירים דרך שבה אתה יכול לאלץ מישהו לפרוש. אתה צריך לעודד אותו להסכים לפרישה. לכן נוצרו התנאים האלה.

מר א. גולדמן:

מערכת היחסים בין חברות-הבת לבין אג"ד: - חברות-הבת אינם מתעשרות מאג"ד אלא תומכות בו. חברה בשם נצב"א כל נכסיה משועבדים בגין התחייבויות של אג"ד. אג"ד משלם עבור הנכסים בערך 6% במחירים היסטוריים.

היו"ר י. הורביץ: בכמה מסתכם השערוך האחרון של הנכסים?

מר רביד: 270 מיליון.

מר א. גולדמן: אותם נכסים השייכים לנצב"א המושכרים לאג"ד, עבורם משלמים דמי שכירות של 6% במחירים היסטוריים, לא עבור כל הנכסים. במפעלי תחנות שכר הדירה הוא 15%. הקמת תחנות איננה במסגרת המטלות של הקואופרטיבים לתחבורה. הלכנו לקראת העם היושב באן. החברים שלנו מילמנו בחסכוניותיהם את הקמת התחנות. נקבע שכר דירה של 15%. כאן קרה דבר מוזר שמעלה את המתם של חברי אג"ד. לאותן תחנות שצחף גם הון אחר. מכירים בשכר הדירה להון האחר; פילץ את שלו יקבל, חברי אג"ד - לא. זהו מצב שהדעת איננה סובלתו. אולי נחפש דרך לצאת מזה. אנו מוכנים למכור את כל מפעל התחנות. כל מי שיקנה לא ירד מ-15%. משהו חייב לפתור את הבעיה ולא לומר שאין להשקיע ולא לקבל דמי שכירות. אי-אפשר להשאיר את העניין תלוי באוויר.

נשאלנו: האם תיאור המצב כקריטי איננו יזום על-ידנו כצוות חדש הרוצה להראות פעילות? התשובה היא שלילית. המצב הקריטי קיים לאורך הדרך ותמיד היתה הזרמת כספים. בחדשים האחרונים של תקופת כהונתה של ההנהלה הקודמת הוזרמו לה 80 מיליון לירות לפתרון אותן בעיות. ישנה ועדה בראשותו של ארנון גפני ובדקה את נושא הנזילות ונמצאו דרכים להזרמה.

כולם מחכים להמלצות ועדת-גולומב. נשאלנו מדוע חתמה ההנהלה הקודמת על החוזה בעקבות המלצות ועדת-קשת? הנהלת אג"ד הנוכחית לא תחתום על ההמלצות של ועדת-גולומב אם הן לא תענינה על הבעיות. היום, לאור הלקחים, נהיה יותר קפדנים בבחינת החוזה המוצע.

מר רביד: לא איימנו בשביחה, לא חשבנו לשבות, רצינו לפעול במסגרת האמצעים העומדים לרשותנו על-מנת לגרום מינימום של נזק לציבור ועל-מנת לעבור את התקופה שבה אין לנו מימון בצורה מאוזנת.

מר א. בוגין: קיים פער בין ההכנסות וההוצאות על-פי כל הקריטריונים הקיימים. הדבר בא לידי ביטוי בדברים שנאמרו. אנו פועלים במערכת שאינני יודע אם לקרוא לה מונופול. אנו מונופול ברמת-הגולן, באדמית, בזרעית, שם אין לנו מתחרים. על הקווים חיפה-תל-אביב או תל-אביב-ירושלים איננו מונופול. שם יש מוניות, שם יש רכבת, שם יש טנדרים המסיעים נוסעים בתשלום. אנו משרתים קווים בהם יש נוסע אחד. הכוונה שלנו היתה להפעיל את המערכת בצורה שתשמור על ההכנסות ותקטין את ההוצאות כדי לעבור את התקופה של חוסר מימון. לא צריך לדבר על השבתה. כאשר אין מימון אתה חייב להקטין את ההוצאות. זוהי הדרך היחידה שבה יכולה ללכת הנהלת אג"ד לאור העובדה שלא נמצא הסדר להזרמת מימון. הממשלה צריכה לכסות את הפער בין התעריפים לבין ההוצאות. אפשר לבדוק כל קו מהי העלות שלו, מהן ההכנסות בו, וממשלת ישראל חשלה סובסידיה עבור קווים שבהם העלויות עולות על ההכנסות.

מר א. בוגין:

אזרחי ישראל נוסעים כולם בין השעות 6.00-8.30 ו-19.00-15.00. השעות האחרות הן שעות מחות והאוטובוסים נוסעים בהן יוצאים ריקים. אלה הוצאות בלי הכנסות. אנו משרתים את המערכת לפי לוח זמנים. צריך למצוא פתרון לשעות בהן אין נוסעים באוטובוסים. מאחזנו דורשים רמת שירות נאותה, כולל תדירות נאותה. ממשלת ישראל צריכה להחליט מי ישלם פיצוי עבור שעות אלה. זוהי מערכת שצריך ללמוד את כל מרכיביה, ואז גם ההצעות היו שונות.

מר א. גולדמן: לפני 6-7 שנים עלה אוטובוס 63 אלף לירות.

היום הגיר לבדו עולה למעלה מ-80 אלף. אנו

צועדים לקראת אוטובוס שיעלה מיליון לירות.

ע. הדר (הורביץ): אינני אנטי-אג"ד, אני מביך את הבעיות שהעליתם.

אני חרד לכך שהמדינה הופכת להיות בעל-בית על

אמצעי התשלום בלי שתהיה לה דעה לגבי מה שמתרחש באג"ד. אם משנים את

הנוסחה של ועדת-קשתי, אינני בטוח שלמשרד תהיה דעה.

אתה טוען שצריך לאפשר לחבר לפרוש מהעבודה.

על-ידי הפרישה הוא מקטיף את הגרעון.

מר א. גולדמן:

ע. הדר (הורביץ): אני מציג את השאלה: אדם פורש בגיל 46, אתה נותן

לו את מירב התנאים כדי להניע אותו לפרוש. אינני

יודע כמה אתם מפרשים לקרן הגימלאות (א. גולדמן: $12\frac{1}{3}$) אין קופה

המבטיחה תנאי פרישה כאלה.

זוהי אפשרות תיאורטית. אתה יכול לספור על כף

היד את מספר החברים הפורשים בגיל זה. בממוצע

מר א. בוגין:

אנשים פורשים בגיל 50.

יש הבדל בין פרישה בגיל 50 לבין פרישה בגיל 65.

אחה משלם לו את מלוא הפנסיה גם כאשר הוא פורש

ע. הדר (הורביץ):

בגיל זה.

אתם רוצים שהממשלה תשלם. היא צריכה להיות גם

בעלת הדעה.

אתה טוען שמי שמשתתף במימון רוצה גם אחריות.

אנו טוענים: אם המדינה מגלה כל-כך הרבה מעורבות

בצד הסמכותי, אנו רוצים להטיל עליה גם את האחריות. אם הממשלה רוצה

לקבוע בענין הקווים, התעריפים, תנאי העבודה וכדומה, תואיל לחתום יחד

אתנו על ההמחאות.

רצוני לומר כמה דברים באזני אנשי אג"ד. רמת-

החיים שיצרנו ברוב המפעלים בארץ, גם באג"ד,

לא תינתן עוד. תצאו מהנחה שאין מי שיממן; המעין תזה מתייבש, ובאיזה

מקום צריך לעמוד על הרגלים. פיצויי פיטורים מוגדלים לשם פיטורי

יעול, זה דבר חיוני. אבל כמה וכמה דברים אתם צריכים לעשות בביתכם

פנימה לפני שיש לכם אומץ לפנות לגורמים מהחוץ. דבר ראשון שצריכה

לעשות הנהלה רצינית הוא לראות מה קורה באג"ד - ומה שקורה באג"ד

זו בבואה של הארץ, אולי אתם יותר יעילים מאשר הממוצע בארץ. אבל צאו

מהנחה שההזרמה הזו תיגמר. לו הייתה לי דעה הייתי אומר זאת גם על

ההקלאות. 53% מהחלב משלמת הממשלה; 70% עבור הביצים; 25% של הכרטיס.

אם היינו ישרים עם עצמנו היינו צריכים לומר דברים ברורים. אם הסובסידיות תקוצצנה, תעריפי הנסיעה יהיו יותר גבוהים, הנסיעה תהיה יותר יקרה, יפחת מספר הנוסעים עוד יותר. אם לא יהיה במה לשלם סובסידיות, יקטינו אותן. אם כך זה ימשך, הסובסידיה תתבטא ב-50% ממחיר הכרטיס. אתם חייבים לעשות את הניתוח כמו שעושה כל מפעל בארץ.

אני רוצה לטוב את מה שאתם אומרים: או שהממשלה היא בעל-הבית, ולא - בל תתערב. אני חושש שתבואו לממשלת ישראל ותגידו: ניהלנו את המשק כמיטב יכולתנו, היום צברנו גרעון של 300 מיליון, איננו יכולים עוד. אם נקבל את העקרון או את התביעה שמדינת ישראל היא הכתובת לגרעון, לא נצא מזה לאורך ימים; זה לא יהיה מעשה חד-פעמי כדי לצאת מהסבך ולגמור אחת ולתמיד.

אין לנו ידיעה בדוקה. אם להדור לעניין אינני בטוח שהתיקון של ההסכם הוא כפי שאתם חושבים. יכול להיות שצריך להיות תיקון הסכם בכיוון אחר. בעניין ההסכם אינני בטוח שלא ממשלת ישראל היא שהיתה השלומיאלית. אינני יודע אם ועדת משנה של הוועדה שלנו תוכל לקבוע בענינים אלה. אין לנו סמכות ביצוע. כאשר כל אחד ילך לעניניו, הצרה תלך ותדרוף אתכם אם לא תדעו שהמדינה שאתם חיים בה הולכת ומתרוקנת. אם יחככו בסובסידיות זה יפגע בכם ישירות, כמו בחקלאות. לא תמיד יכולים לשלם סובסידיות.

אני שותף למחשבה שאג"ד נוהלה ביד רחבה, לא כלכלית, הון ידיעה שיש כתובת. אם לא חכירו בעובדה שהכתובת זוהי פרה שאי-אפשר לחלוב אותה, לא תצאו לדרך המלך. עליכם לנהל את אג"ד בעיניים פקוחות, זה לא עניין להוציא כספים מהממשלה.

מר א. שילה: אין הרבה מה להוסיף לנאמר בדברי הפתיחה ולמה שהתבהר מהשאלות והתשובות. מצב המאזן מסכם כמוחית את מכלול האלמנטים שסקרנו. אם יש גרעון של 300 מיליון והמימון הוא לזמן קצר, מגיעים למחנק. הגרעון הוא מעבר לסובסידיה שניתנת במסגרת הסל. הוא נבע בחלקו מסיבות אובייקטיביות.

י. כהן: מהו סכום הסובסידיות?

מר א. שילון: הסובסידיה מגיעה לסדר-גודל של 20%, כ-150 מיליון לירות לשנה. הגרעון המצטבר הוא רב-שנתי. הוא התפתח במשך השנים, בחלק בגלל סיבות אובייקטיביות.

היו"ר י. הורביץ: מהו הגרעון השנתי?

א. שילון: בשנתיים או שלוש השנים האחרונות נוצרו אולי שני-שלישים מהגרעון המצטבר. המצב הורע בגלל קצב האינפלציה. העלויות הן אובייקטיביות חיצוניות, כמו עלויות על דלק, חלפים, מנועים, אבל גם עלויות הנחונים לשליטת החברים, רמת-החיים של החברים, מהות חלק מעלויות אלה, 50% מהן.

ע. הדר (הורביץ): לו היו מייעלים את העבודה ב-10%, היו עונים על בעיית הגרעון.

היו"ר י. הורביץ: בחסכון של 20% בשכר העבודה.

מ. א. שילון: אנו על פרשת-דרכים. הממשלה ערה למצב שנוצר ולא לשוא היא מינתה את הוועדה כדי שתסייע לה לגבש חשבוות אובייקטיביות לצרכים שהועלו פה.

אני רוצה לומר במלוא האחריות שאג"ד לא קיבל פרוטה מעבר למה שמגיע לו חוזית מאת הממשלה. אג"ד קיבל סובסידיה בשיעור יותר נמוך מהמקובל לגבי מצרכים ושירותים בסיסיים. לא עברנו את ה-20%. אנו מתחת לזה. אבל הגרעון קיים והוא מעיק. על-מנת לגשר על הפער עד לסיום העבודה של הוועדה, עזרה הממשלה לאג"ד במימון-ביניים באמצעות המערכת הבנקאית בריבית הקיימת בשוק הכספים.. (מ. דרובלס: מהו אחוז הריבית.) מעבר ל-30%. זאת תוך הודעה לאג"ד שסכומים אלה ייכנסו למסגרת ההסדר הכולל.

מה הטלנו על ועדת-גולומב? את אותם דברים שמן הראוי שילבדקו, וקודם-כל ענין הסל, איך הוא מתפקד במציאות הקיימת; המצב הכספי של אג"ד ויחסי הגומלין בין הקואופרטיב לבין החברות של החברים. ההמלצה לפתרון לזמן ארוך תהיה מושתתת על עזרת הממשלה במימון מסחרי ועל עזרה מצד החברים עצמם. הממשלה רוצה לעזור לחברי אג"ד לעזור לעצמם. הם יצטרכו להרים את הכדור ולהיערך לקראת ניהול המשק, בין השאר גם תכנית פיטורים.

הי"ר י. הורביץ: כיצד זה מתבטא בכסף?

היקף כולל של 100 מיליון.

ל-600 עובדים פירוש הדבר 180 אלף לירות לאיש.

מ. א. חפץ:

הי"ר י. הורביץ:

מהו סוג האשראי שניתן לאג"ד?

י. קצב:

לאג"ד ניתנת סובסידיה במסגרת מדיניות התעריפים. היא ניתנת כמענק. מעבר לזה הממשלה העמיד לרשות אג"ד את שירותיה הטובים בעזרה בגיוס כספים בבנקים בתנאים המקובלים, לא אשראי מכוון.

מ. א. שילון:

מדוע כל זה לא נעשה ללא המהומה?

ע. הנר (הורביץ):

לאג"ד יש קשיים בגיוס כספים. מדיניות הממשלה בשנים האחרונות היא לתת תמריצים לאג"ד להתייעל קיבל את מלוא התמורה לעבודה, לנכסים שהוא משכיר לעצמו.

מ. א. שילה:

מה קרה שחדש לפני הבחירות באג"ד הזרימו 80 מיליון?

הי"ר י. הורביץ:

ועדת-גולומב הגישה דו"ח ביניים בסוף שנת התקציב הקודמת.

מ. א. שילון:

אולי תלחצו עליה לסיים את עבודתה עכשיו.

הי"ר י. הורביץ:

בכל מקרה אנו לוחצים שהיא תהיה מוכנה עם דו"ח-ביניים שיאפשר להגדיר דרכים לפתרון של נושא התעריפים; לקשרי הגומלין עם חברות-הבת; דרכים ואמצעים לפיקוח ולביקורת ממשלתיים על פעולות הקואופרטיבים כדי שכל פתרון בתחום ההכנסות ומבנה ההון ילווה במערכת אמצעים של הממשלה לבקרה. שיטה זו צריכה להיות מספיק אפקטיבית כדי שהממשלה תוכל לכוון ולפקח בלי לקחת אחריות לתוצאות העסקיות.

מ. א. שילון:

מר א. שילוב:
במימון הביניים שהממשלה מתכוונת להעמיד לרשות אג"ד, באישור ועדת הכספים, לחקופה של החדשים הקרובים, נסגור את פרשת מימון הביניים. בעתיד כל מערכת היחסים של הממשלה והקואופרטיבים תהיה מושתתת על הסדר חדש הרואה את הענין על כל השלכותיו.

מ. חריש:
מה שמפריע לי בדיון זה הוא שלא הבהרנו לעצמנו את הקריטריונים לגבי מהותה של התחבורה הציבורית בכלכלה הישראלית. לא קבענו לעצמנו קריטריונים ברורים על-סמך מה אנו בכלל דנים בנושא. אולי היו"ד יכין דיון יותר יסודי לא על הבעיה הנוערת, כי לגביה אין לנו הרבה מה לחרום. קיימת ועדת-גולומב. יש ועדת כנסת שצריכה להיכנס לענין היסודי-העקרוני. עקרונית אני שותף לדעה שאינטרס הציבור צריך להכתיב תנאים לקביעת קווים ותחנות. זה מטיל גם אחריות על המדינה. קיימת גם מדיניות מחירים שיש לה השפעה על כלל המשק. הממשלה הכתיבה לאג"ד את מדיניות המחירים מתוך שיקולים כלליים, שוועדת הכלכלה צריכה להביא בחשבון, כולל ההשלכות העקיפות של העלאת מחירי הנסיעה.

אני מציע לקיים דיון בסיסי בוועדה. יש שאלה בסיסית: מהי הדרך היעילה ביותר לקיים תחבורה ציבורית מבחינת החברה הישראלית? בהרבה מקומות התחבורה הציבורית היא בבעלות הממשלה או העיריות. יש דעה האומרת שהשיטה הקיימת היא יעילה יותר. זורקים לחלל נתונים על הטבות אישיות. צריך לבדוק בהשוואה למערכת השכר מהו השכר של חברי הקואופרטיבים פלוס התמורה למניה ושאר ההטבות; האם תמורת ההשקעה לא יכולים לקבל הכנסה אחרת. אני מציע שנקיים על כך דיון עקרוני.

א. זילברברג:
נשאלת השאלה: מתי ועדת הכלכלה צריכה להיכנס לענין? אנו למעשה ממלאים תפקיד של מכבי-אש. שמענו על המצב באג"ד, אנו נמצאים בחמונה. אם חבר-הכנסת חריש מציע לחדור לעומקו של הנושא ללא קשר למה שקורה עכשיו באג"ד, לכך לא דרושה ועדת הכלכלה. צריך לדעת מה חושב משרד התחבורה. יש עכשיו מנכ"ל חדש למשרד, שמענו ממנו סקירה מקיפה. לא ועדת הכלכלה זהו הגורם שצריך לפעול.

י. כהן:
אנו מבקשים לקבל חומר עובדתי על תנאי העבודה באג"ד, על תנאי הפרישה וההטבות למיניהן, וכן על מערכת היחסים בין אג"ד לבין חברות-הבת. נצטרך להתייחס לנושא של אג"ד והחברה הישראלית, אג"ד והממשלה. זה יכול להיות לאחר שתוגשנה המסקנות של ועדת-גולומב. אז נוכל לחוות דעה על המסקנות, אם הן נכונות, ולהתמודד עם הבעיה. אני מציע שיהיה המשך לדיון כאשר הנתונים האלה יהיו לפנינו.

נ. קצב:
נוצרה לי תדמית שאני בעד תשלום סובסידיות בכל מחיר, ולא היא. אינני גורסת סובסידיה אוטומטית. התחבורה הציבורית זהו שירות חיוני ביותר. אם שמענו שעל כבישי הארץ געות 250 אלף מכוניות פרטיות, מהן 130 אלף שבעליהן מקבלים השתתפות בהחזקת המכונית, הרי נשאר עמך אשר זקוק לתחבורה ציבורית. אם אתה מייקר את דמי הנסיעה בתחבורה הציבורית, אתה מכביד על האדם הקטן שאין לו מכונית. אני גורסת שהממשלה צריכה לראות בכך שירות חיוני; יחד עם זה אין לשלם מייד סובסידיה לכל מי ששובת או מאיים בשביתה. לא יתכן שאג"ד יקבע את התנאים ויחליט על ההוצאות ואחר-כך יגיש את החשבון לממשלה.

קבענו בזמנו שאין מכסים את מלוא השכר ולא את כל הגרעון. גם לגבי תוספת-יוקר קבענו שישלמו לעובדים רק 75% ולא 100%. אינני אומרת שהממשלה צריכה להיענות לכל הדרישות. אין לי ספק שהצד המצא באמצע הדרך. אינני רואה שאנו כוועדת כלכלה נוכל לקבל החלטות או להסיק מסקנות. אני מציע שלאחר שוועדת-גולומב תגיש את המלצותיה בקבל אותן לעיון ונקייהם דיון. אז נוכל להעיר את הערותינו.

א. בוגין:

לחלק הפחות פורמלי בדבריו של יו"ר הוועדה. דומני שאנו כהנהלה חדשה הולכים בכיוון הנכון. אנו צריכים לספק שירותי תחבורה במשך כל שעות היום וחלק מהלילה בלי להתייחס לעניין הכדאיות, לכל אורך הקווים והמסלולים. אנו עושים מאמצים לקיים את השירות הזה בפחות כוח אדם ופחות הוצאות: א. הוצאת חברים שתרום להם לעבודה פחותה בגלל גיל ושנות שירות רבות; ב. כל מפות העבודה נעשות באמצעות מחשב, ויש כאן הסכון נוסף בכוח אדם; ג. שינוי בשיטה הפורמית. אם הבסיס היה מספר קילומטרים לשעות עבודה, השיטה המוצעת היא מספר הנוסעים וזאת כתמריץ לאיסוף נוסעים. (מר א. שילן: הכל ייבדק.) אלה מגמות שהמלצנו עליהן בפני משרד התחבורה. עד שכל המאמצים האלה ישאו פרי אנו צריכים להתמודד עם בעיות מהעבר. בכיוונים אלה אנו פועלים.

מר אץ גולדמן:

רצוני לחקן משהו בתפיסה על נושא הסובסידיה. יש לנו סובסידיה על סובסידיה. יש סובסידיה על התייקרות, ויש סבסוד פנימי. אם כתוצאה מהמדיניות אנו צריכים לנסוע לזרעים או לנחל ארגמן, מי שצריך לסבסד את הנסיעה זהו משלם המסים ולא הנוסע. היום יש סבסוד פנימי. הנוסע באוטובוס שהוא אולי מדלת העם מסבסד את בכרטיס שהוא רוכש את האוטובוסים הנוסעים ריקים.

היו"ר י. הורביץ:

זה נכון גם בחקלאות.

מר א. גולדמן:

איננו יכולים לסגור זאת במערכת הפנימית. את הנטל הזה יש להטיל על משלם המסים.

מסתבר שאינכם שמים מספיק לב לשעות השיא וכך אנשים מגיעים לעבודה עצבנים בגלל חלאות הדרך.

א. פרנק:

בהנחה שלא יחולו שינויים דרסטיים במשק, האם משרד התחבורה איננו מתכוון להזרים כספים נוספים

מ. זרובלס:

לאג"ר עד שיוגש הדו"ח של ועדת-גולומב?

אמרתי במפורש שאנו מקווים שההסדר הכספי שבו אנו דנים עכשיו - והוא יידון מחר בוועדת הכספים -

מר א. שילן:

יענה על הצרכים עד שנוכל לשבת ולדון עם הקואופרטיבים על הבסיס של המלצות ועדת-גולומב. ענין הפרישה יידון במסגרת ועדת-גולומב.

היו"ר י. הורביץ:

לא ייעשו צעדים?

לא.

מר א. שילן:

אני מבין שלא ייחתם הסכם עם אג"ד בלי שהוא יובא לפנינו.

ע. הדר (הורביץ):

בבוא הזמן נבוא לכאן עם הדו"ח של ועדת-גולומב.

מר א. שילן:

אם האשראי לאג"ד הוא בריבית של 35%-40%, מזה שייך לוועדת הכספים?

ע. הדר (הורביץ):

מר א. שילו: הבעיה היא של בטחונות. האקטיב מורכב ממעט נכסים והרבה הפסדים.

הי"ר י. הורביץ: אני משוכנע שאג"ד מתנהל יותר טוב כקואופרטיב מאשר לו היתה מנהלת אותו הממשלה, או ההסתדרות. עם כל המגרעות, לו היו מוסרים את השירות הזה לממשלה היה המצב בכי רע. אנו מבקשים ממשרד התחבורה שלא יזדרז לעשות הסכם בלי שנדע עליו. אנו מבקשים לראות את ההסכם בטרם ייחתם. בענין רעיון הפרישה, שהוא בריא, אני רוצה לדעת באופן ברור אם תיצרו עובדות מוגברות לפני קבלת המסקנות. זהו סכום גדול של 100 מיליון לירות.

מר א. שילו: אנו מחכים למסקנות.

מר א. בוגין: מבחינתנו אנו פועלים בענין זה.

מר א. שילו: הם מבצעים את התכנית באופן אוטונומי.

הי"ר י. הורביץ: דרוש סכום של 100 מיליון לתכנית זו. אני רוצה לשמוע ממר שילו אם המשרד מחכה למסקנות הוועדה או לא.

מ. דרובלס: אנשי אג"ד אומרים שהם מבצעים את התכנית. משרד התחבורה אומר שהוא מחכה.

הי"ר י. הורביץ: אינני יכול להגיד לאג"ד: אל תפטרו. אני לא נגד ולא בעד התכנית. רציתי לשמוע את עמדת משרד התחבורה.

מ. דרובלס: אני תומך בהצעה של חבר-הכנסת חריש. אינני חושב שאנו יכולים לסכם. לא יתכן שאנשי אג"ד יאמרו שהם

מבצעים את התכנית.

הי"ר י. הורביץ: אני חושב שאיננו בשלים לסיכום. ועדת הכלכלה לא קבעה היום עמדה, היא שמעה על מצב העניינים. לכל חבר

יש דעה משלו.

אני רוצה לשאול: האם התכנית של אג"ד לפרישה מוקדמת תמומן לפני המסקנות של ועדת-גולומב? מר שילו השיב שמחכים ועד אז לא יהיה מימון.

מר א. שילו: בהנחה שהוועדה תסיים את הדו"ח תוך ששה שבועות עד חדשים.

הי"ר י. הורביץ: הוועדה רושמת לפנייה את ההודעה של מנכ"ל משרד התחבורה, שהמסקנות של ועדת-גולומב וההסכם שינוסח על-פיהן יובאו לפני ועדת הכלכלה בטרם יוכנסו תיקונים או ייקבעו עובדות. זה מוסכם על כולם.

אני מודה לכם ונועל את הישיבה.