

פרוטוקול מס' 163
מישיבת ועדת הכלכלה
שהתקיימה ביום ד', י"ט בשבט, תשל"ו
8.30 (21.1.76) שעה

		<u>נ כ ח ר</u>	
		<u>חברי הועדה:</u>	היו"ר י. הורוביץ
			א. אבטבי
			פ. גרופר
			ע. הדר (הורוביץ)
			א. זילברברג
			מ. חריש
			י. יודין
			י. כהן
			א. לבני
			א. לביןבראון
			י. מודעי
			י. פרנק
			י. שערי
		<u>מוזמנים:</u>	ד. גולומב
			י. הררי
אגד	מסעם -		מ. יצחק
"	"		ש. לוין
"	"		מר ראביד
			מ. פלקסר
		<u>מזכיר הועדה:</u>	ד. לב
		<u>יועץ כלכלי לועדה:</u>	מ. טרלו
		<u>רשמה:</u>	

- סדר היום:
1. דו"ח הועדה על המצב בקואופרטיב אגד
 2. טיסות שכר והשפעתן על התיירות

היו"ר י. הורוביץ: אני פותח את הישיבה.

המצב באגד

היו"ר י. הורוביץ: אבקש את דוד גולומב, כיו"ר הועדה שנתמנתה ע"י משרד התחבורה לבדוק את הבעיות של אגד ולהגיש את ההמלצות, לדווח לנו בקצרה על המסקנות.

ד. גולומב: העבודה נעשתה כעבודה קולקטיבית וכל חבר תרם כמידת יכולתו. אני מרגיש אי נוחות מכיון שבכל פעם מזכירים רק את שמי. חברי הועדה היו: ד. גולומב, צ. אושפיוז, ש. ברזל, ע. דגני, י. דובשני, ש. זנבר, א. טברסקי, צ. יפה, י. ריגר.

הועדה מונתה לפני כשנה וחצי והיו עיכובים בהפעלתה בעקבות חילופי אנשים.

השלב הראשון היה:

לבדוק את הסדרים הקיימים בדבר קביעת תעריפי הנסיעה כאוטובוסים הישירים, ולהמליץ על הסדרים וועדות לקביעת תעריפים ועל הדרכים שעליהם יושתו הסדרים אלה;

השלב שני, לבדוק את המצב הכספי של הקואופרטיבים לתחבורה הציבורית באוטובוסים תוך התייחסות למבנה העלות ולהשפעות שיש ליחסי הגומלין עם תאגידי הקואופרטיבים ותאגידי החברים על כל ההשלכות הכרוכות בכך, ולהמליץ המלצות בקשר לכך;

שלב שלישי, להמליץ על דרכים ואמצעים לפיקוח ולביקורת ממשלתית על פעולות הקואופרטיבים הנ"ל.

ישבנו על המשימה הראשונה ומסרנו את מסקנותינו לפני כשנה, בפברואר 1975, בדו"ח מס' 1. זה לא דו"ח ביניים, קבענו את דעתנו והמלצנו המלצות סופיות בדו"ח מס' 1.

לאחר מכן ניגשנו לתפקיד השני. החלטנו שלאחר עיון ראשון בחומר שעמד לרשותנו, איננו יכולים לתקדם עד שלא יהיה לפנינו חומר מהימן במידה מספקת. חשבנו שהשאלה מספיק נכבדה כדי שנוכל לומר לעצמנו שאנחנו מבצעים את זה כראוי. מחוסר נתונים בדוקים משני הקואופרטיבים עיכבנו את עבודתנו, עד נובמבר 1975, כי עד אז לא היה בידינו החומר הדרוש. אמנם, בסוף התקופה הזאת התקבל החומר מדן ואגד. חשבנו שבעקבות מצב הקואופרטיבים איננו יכולים לשבת ולחכות ולהתחיל בעיבוד החומר ולהגיע למסקנות לאחר מעשה. התכנסנו שוב כאשר בפנינו עומדת השאלה של המצב הכספי האקוטי בקואופרטיב אגד מצד אחד, ושאלת חברות החברים שלא יכולה להיבדק ללא נתונים מדויקים. היה ברור לנו שהגרעון באגד גדול, ההפסד הפצטבר - היקפו גדול והוא גרם לגרעון נזילות חמור. יש הפסד מצטבר שמקורו יכול להיות בחובות ופחת ועוד גורמים שונים, ומצד שני חלק מההפסד צ"י כיסויו, נלקח מהבנקים בהלוואות לזמן קצר ויש לחץ נזילות חמור. מצד שני קיימת השאלה העקרונית של חברות החברים.

בחנו את שתי השאלות האלה.

הנושא הניהולי של הקואופרטיב היה מושתת על גישה מעשית שנתמכה בידי חלק גדול מהמוסדות בארץ בעבר ובהווה. מצד הקואופרטיב היה עידוד לחברים להשקיע את כספם, לרצם, ניהולם, בפעילות החברתית גם מחוץ לקואופרטיב. החברים התאחדו בצורות אלה ואחרות והשקיעו כספים הן של חברים והן של העסקי. הם השקיעו בהשקעות תחבורתיות, השקעות בתחנות, השקעות בפיתוח חברתי, במלונות, בחנויות המיועדות לצרכים התחבורתיים. בחנו את השאלה והגענו למסקנה שמבחינה ציבורית לא נכון הדבר שחברים יקימו גופים משפטיים שהאינטרסים שלהם להלכה או לכאורה או למעשה עלולים להיות מנוגדים לאלה של אגד. כאן יש חברת חברים אחת שמוכרת שירות לאגד. יתכן שכל המערכת היא לטובת התחבורה, אבל הדירקטור צריך להיות אמון על האינטרס של הגוף שהוא פועל. מי שמוכר את השירות, צריך לדאוג לכך שהמחיר יהיה גבוה ומי שקונה כדאי לו שהמחיר יהיה נמוך. בהיות ההנהלות זהות הרבה פעמים, יש להנהלת אגד-מניות ניהול והכרעה ומניות החברים. עלול להיווצר ניגוד אינטרסים ברור להלכה או למראית עין. הגענו למסקנה שהחבר צריך לראות את האינטרס שלו בקואופרטיב אגד. אינני בטוח שחברי אגד מאושרים מזה, אבל זו מסקנתנו ואנחנו חושבים שיש אתה יותר נקיון ציבורי מאשר במצב הקיים.

י. יודין: אולי אתה יכול להוסיף כמה משפטים על תולדות חברות החברים.

א. לבנובראון: האם זה מתיישב עם עקרונות הקואופרציה?

ד. גולומב: על ההסתדרות מוטב שידברו חברי אגד שבודאי בקיאים ממני. לא ירדנו לחקר מיוחד של ענין זה.

יש הרבה חברות חברים ב-35 הם מרוכזות בחברות אכסניה ראשיות; ניצבא ומפעלי התחנות. ניצבא היא בבעלות אגד או יותר שווה. 75% מחברי אגד מחזיקים כל אחד ב-10 מניות נגד ועוד 25% מחזיקים ב-5 מניות, ומספר גדול של החברים מחזיקים מניה אחת עד 4 מניות. לניצבא יש רשימה ארוכה של חברות בת מניות. לניצבא יש חברות בת כמו פרסום. היא מחזיקה ב-47% במפעלי התחנות (כל מה שאני אומר, כפוף לתיקונים). 30% יש לאגד והיתר לחברים בודדים בקואופרטיב. חברי אגד מחזיקים במניות לפי רצונם. יש כאלה שאין להם מניות ויש כאלה שיש להם הרבה מניות. חבר אגד שדושה למכור את מניותיו, מוכר את מניות חברת התחנות ואגד מוכרת את זה לחברים אחרים. נטיית החברים היא לצאת ממפעלי התחנות.

בעקרון, כאמור, לא נכון להשאיר את המצב כך. שהאינטרס צריך להיות מרוכז במקום אחד - באגד.

הגענו למסקנה, שהדרך הנכונה היא לקיים את התחבורה הציבורית באוטובוסים באמצעות הקואופרטיבים. בחנו אפשרות של חברה ממלכתית, חברה פרטית וחברה ציבורית בצורה זו או אחרת, והגענו למסקנה שבתנאים הנוכחיים בארץ, הדרך הטובה ביותר היא הדרך הקואופרטיבית.

קבעתם גם את המחיר שצריך הציבור לשלם?

י. פרנק:

ד. גולומב: עוד לא קבענו, בזה נעסוק בחלק הבא. הרושם שלנו הוא שהציבור משלם מעט מאד ומוכרים לו מוצר יקר בזול. הסובסידיה באה מהציבור ונכסה חלק מעלות התחבורה, אבל לא את הכל. אם נשווה למה שנעשה במקומות אחרים בעולם, השאלה הגדולה היא אם התחבורה בארץ, כולל סובסידיה, היא יקרה או זולה. אזני קשובות למה שנעשה היום בציבור, ויכולים להרוס את הקואופרטיבים.

אנחנו ממליצים שחברי אגד יעבירו את חברות החברים לרשות הקואופרטיב.

לקראת האיחוד עם המקשר, העביר אגד נכסים מרשותו לרשות חברות החברים. איננו קובעים אם זה היה נכון אז. במבט לאחור אנחנו חושבים שזה גרם להתפתחות, ההעברה היתה ללא תמורה. נכסי ניצבא היום הם הרבה יותר גדולים מהנכסים שהועברו אז. החברים המחזיקים במניות אינם אותם חברים שהחזיקו בנכסי ניצבא אז. לכן איננו יכולים לומר להחזיר את הרכוש, כי בינתיים יש הרבה חברים ששילמו כספים בכניסתם לאגד ויש להם השקעה.

אלה שפרשו מחזיקים בהשקעות?

פ. גרופר:

ד. גולומב: חלקם. אנחנו ממליצים להעביר את הרכוש אל הקואופרטיב. אני מדבר בעיקר על אגד, כי עיקר תופעת החברות של החברים היא באגד. העקרונות שאנחנו ממליצים עליהם שווים לשני הקואופרטיבים.

אנחנו ממליצים שאגד תמכור את הנכסים, כולם או מקצתם לשוק החפשי או לממשלה, ותשתמש בכספים שייכנסו להבראה ההוצאתית. ההעברה הזאת תיעשה ללא מס. שהממשלה והכנסת ימצאו את הדרך לפתור את זה ממס, כי אנחנו חושבים שההעברה הראשון של הקואופרטיב אל החברים היתה פטורה ממס. משתיעשה ההעברה, כל חבר קואופרטיב יקבל תמורת ההעברה של הנכסים האלה, זכויות שוות. אם יש לו היום מניה הוא מקבל 45 אלף ל"י בעת פרישתו. אנחנו מציעים שיעביר את המניות ושאגד תנפיק לו תעודת פקדון בערך הזה, והתעודה הזאת תהיה צמודה למניה של אגד. לא יתכן שבאותו קואופרטיב תהיינה מניות שונות. כאשר חבר אגד מעביר את המניה, הוא לא מקבל שום דבר בתמורה. יתכן שהוא אפילו חושב שניצבא יותר אמינה מאגד לאבטחת זכויותיו, אבל היום יש לו 45 אלף ומחר יהיו לו 45 אלף ל"י. היום רשום על זה "ניצבא" ומחר יהיה רשום על זה "אגד"! אם כתוצאה מהשינוי הזה הוא יצטרך לשלם 20,000 ל"י מכיסו - כי זה פירוש המס - הדבר לא יתבצע, ולכן המלצנו על פטור ממס. לדעתנו אין זו סובסידיה, מה גם שמיד לאחר מכן אנחנו מציעים למכור את הרכוש והכסף מיועד לחובות אגד.

היו"ר י. הורוביץ: נניח שאני קיבלתי איגרת שהיא מעין מניה. החברה התרוקנה מזכויותיה, וכשעשו את החשבון היא עומדת עוד בגרעון. מחר יצטרכו למכור את אגד ולא ישאר כלום. יש לה 100 אלף מניות, אבל זה שום דבר. מה קורה?

ד. גולומב: יש הפסד טוטאלי של ההון ולחבר לא נשאר כלום. היום יש לחבר 120 אלף מניות באגד ו-145 אלף בניצבא. היום 120 אלף שווים לפי מה שתארתי, אם אגד לא שווה הוא הפסיד 120 אלף ל"י. היום כל המניות של ניצבא משועבדות לאגד. איננו מקבלים את המצב שיש שתי רשויות משפטיות נפרדות. אם חייבו חבר לשלם 120 אלף ל"י תמורת מניות כאגד, הרי הוא ראה בזה מקום עבודה, הכנסה הוגנת, חוץ מזה יש לו רכוש.

י. יודין: באופן משפטי קיימת חכרת ניצבא. היא שיעבדה את נכסיה לבנק תמורת חובות אגד. אומרים שאגד לא יכולה להחליט על זה. מי החליט על זה?

ד. גולומב: ניצבא.

אינני יודע מה יהיה אם בעל מניות בניצבא יגיש קפס נגד הנהלת ניצבא ששיעבדה את רכושה לטובת אגד, אי אז דירקטור של ניצבא פעל שלא לפי האינטרסים של ניצבא, אבל זו החלטה של ניצבא כאישיות משפטית.

פ. גופר: אם חבר משקיע 45 אלף ל"י, ועוברות שנים וזה גדל.

ד. גולומב: אם היה כתוב שכל הנכסים משועבדים לחובות אגד אינני יודע אם בעל הון היה רוצה להשקיע בניצבא.

י. יודין: אם כל זה משועבד לבנקים, מה משקל החלטת ועדת הכספים מאתמול?

ד. גולומב: ההמלצה הראשונה היא להעביר את הרכוש. ההמלצה השניה היא לגבי תמורת הרכוש בדמויי מניות של אגד. היום בעל מניות יכול למכור את מניותיו ולקבל מזומנים. המלצנו, שלאחר העברת מפעלי התחנות לאגד, אדם בעל מניות במפעלי התחנות יוכל לבקש פדיון השקעתו, וכעבור שנה לקבל את הסכום.

היו"ר י. הורוביץ: נניח שאני יודע שאגד בצרה ולי יש נכס ששווה 45 אלף ל"י ונותנים לי כסף עבורו. תוך שנה נותנים לי 45 אלף ל"י. מדוע שלא ירוצו כל החברים וימכרו את המניה לפני שזה יישרף?

ד. גולומב: 45 אלף ל"י זה ניצבא. שם לא נתנו את האפשרות הזאת. אנחנו מדברים על מפעלי התחנות. מכירת רכוש תאפשר לאגד לפדות את המניות של ניצבא. בחנו את המחיר ואנחנו מאמצים אותו. קבענו שהתמורה הזאת תיעשה לפי המחיר שהיה באגד ב-31.10.75, זה היה תאריך ההחלטה שלנו.

ההחלטה הזאת היתה חסויה. לאחר שהחברים ימכרו לאגד את המניות, אגד תמכור את רכושה לממשלה או בשוק החפשי, והמחיר יהיה לפי שמאי וזה צריך להעשות תוך הזמן הקרוב. הממשלה תתחייב לקנות את זה או לממן גוף אחר שיקנה את זה ואז חלק גדול עשוי להיות מועבר לממשלה או לגוף ציבורי שסוכם מטעמה. הגוף הזה יחזיק מפעלי תחנות וכך תהיינה עיניים פקוחות. אמרנו שאנחנו נוטלים מאגד את האחריות במשתמע למימון נוסף של בניית תחנות ככעיה ציבורית. הכסף יהיה מיועד להבראה הונית, להחזיר לבנק את חובותיו. כל בנק ישמח להחזיר את השעבוד אם יקבל את הכסף. להערכתנו - ולא מתוך בדיקה סופית - ערך הרכוש במחירי היום הוא יותר גבוה מכל ההתחייבויות שיש. העודף הזה לדעתנו עשוי להספיק לדברים אלה ועשוי לשמש להבראה הונית של אגד. אמרנו שאיננו מקבלים את זה שמצד אחד נוצר חור של מאות מיליונים, ושום גורם לא יכול לשנות אותו חוץ מהציבור, ואנחנו מדברים על מקור הגרעון, אם הוא מוצדק או לא. אנחנו קובעים את העובדה ואיננו מוכנים שהציבור ישא בזה. במשך הזמן נוצר הצבר רכוש גדול שזו חבילה אחת. אשר למקור הגרעון - זה יהיה בשלב הבא של עבודתנו. אבל כבר אמרנו ששכר אגד לא גרם לזה. החברות לא חילקו דיבידנד. ההנאה של החבר מהחברות לא היתה ע"י הזרמת כספים, היא היתה מעצם צבירת הרכוש. בשנת 1964 היתה דיבידנד קטנה מאד. הדין היה שהחברות לא מחלקות דיבידנד. השכר של אגד עלה לא יותר מאשר הוסכם עם הממשלה וההסתדרות. אם יש ויכוח בין הממשלה ובין אגד על החריגה בשכר עובדי אגד, זה נעשה בזמן שניתנה תוספת יוקר באשר הוסכם בין ההסתדרות לבין המעסיקים שתוספת היוקר תהיה, וסוכם על 7½% עד 9%. במקום זה אגד שילמה 10% וחילקה את זה על כל החקופה, כאשר החשבון של אגד מורה שהם שילמו פחות מאשר אם היו משלמים לפי דין ההסתדרות. משרד התחבורה טוען שהם עשויים להחזיר את ההפרשה הזו בעתיד, ואז זה יהיה יותר ויכוח על סכום פעוט לעומת הגרעון השנתי. קבענו שלא ההכנסה לחבר אגד היא שגרמה לגרעון. יש שני נעלמים בין מחיר נמוך של הכרטיס ובין העברה לא מספקת של הממשלה, או ניהול גרוע של אגד.

י. יודין: במחיר הנמוך של הכרטיס, לא כללת השפעה של קוניונקטורה על מצב התחבורה, כלומר: מספר הנוסעים. האם התכוונת לשירות בקווים לא רנטביליים?

ד. גולומב: לא התייחסתי למכלול הזה.

י. כהן: השכר כולל הטבות סוציאליות?

ד. גולומב: כן.

כל המהלך הזה של ההבראה, יש בו טעם ובסיס לתפעול סביר ויעיל, אם מכאן ולהביא ייווצר בסיס שאגד יוכל לעבוד באיזון ולהגיע למצב שחבר הקואופרטיב בהנהלתו ידע שאם הם יעילים הם יכולים להרויח, ואם הם מפסידים, הם צריכים להפסיד ולהינזק. אבל אם הם פועלים במידת יעילות סבירה, הם מאוזנים ולא יש איזה שהוא מצב שתבוע בתוכו הגרעון הגדול, ולא חשוב כמה הם יתאמצו, הגרעון יכסה עליהם.

אשר למצב הכספי - בזה נטפל בשלב השלישי של

העבודה.

ניהול התחבורה בארץ צריך לקחת בחשבון גורמים שונים, אחד מהם הוא הביקוש וההצע של הציבור לתחבורה. אם הביקוש יורד - צריכה להיות סובסידיה. חשוב לנהל את זה כהתאם לביקוש של הציבור, אחרת נוצרו גרעון, או שהקואופרטיב יצמצם את שירותיו. היום - לפי טענת אגד - הממשלה קובעת את התדירויות ואת שעות ההסעה. אמרנו שזאת שאלה שצריכה להתברר לאלתר ע"י משרד התחבורה בשיתוף עם אגד, והמקור לחסכונות בתחום זה הוא מקור ניהולי כולל יתכן שצריך לצמצם את הקווים ולייעל את התחבורה ולהוציא לפנסיה מוקדמת אנשים. צריך לעשות שורה שלמה של דברים. יש קווים שצריך לקיימם גם אם הם לא רנטביליים, אבל אז משרד התחבורה צריך להביא לאיזון.

היו"ר י. הורוביץ: מה המוטיבציה של אגד היום, הם יודעים שהם יכולים לחיות ברמת חיים גבוהה ויש מי שיכסה את הגרעון?

ד. גולומב: לא קבענו דבר כזה. לעת עתה כיסוי הגרעונות זה מכספם, מרכושם, מוכרים את זה לממשלה, וזה מיועד להבראה ההונתית.

היו"ר י. הורוביץ: הבראה הונתית זה עוד לא כיסוי הגרעון. מי צריך להחליט על פיטורי אנשים?

ד. גולומב: אגד.

היו"ר י. הורוביץ: אני מתאר לעצמי שלא נוכל לסיים היום.

י. יודין: ההחלטות של ועדת גולומב התקבלו על דעת אגד, או שאגד ערער עליהן?

מר ראביד: אנחנו נמצאים בגרעון. הצגנו נתונים, מסמכים ותחשיבים לגבי דעתנו על הגרעון. המאזן האחרון המבוקר הוא מ-31.3.74.

מה שקבע הדו"ח הזה, שלשכר לא היתה השפעה מכרעת על הגרעון הזה. היות ולממשלה יש שליטה מלאה על ההכנסות, על מחיר הכרטיס והסובסידיה, ומצד שני על רמת השירות, מסלול הקווים והתדירויות, ממילא התשובה צריכה להיות של גורם ממשלתי. הבעיות של תדירויות או מסלולים צריכים להיפתר במשותף.

כדו"ח הזה יש התייחסות לעניין. אנחנו שמחים על כך. אני חושב שהועדה טעתה בנקודה בסיסית אחת. יש שוני מהותי בין שתי החברות הגדולות המוליכות - ניצבא ומפעלי התחנות. נכון שיש או עשויים להיות ניגוד אינטרסים בין החברות לבין אגד. במקרה של ניצבא, כתוצאה מהצורה שהיא נבצרה והטיפול בשני השנים האחרונות, אין ניגודי אינטרסים. ניצבא לא מחלקת דיבידנדים. למעשה זו חברה לא רווחית. כל חבר אגד שנכנס בשנת 1967, לאחר המיזוג עם המקשר, הכניס את מלוא זכותו עבור חלקו בניצבא במזומן.

כנושא מפעלי תחנות, היה ניגוד אינטרסים. קיים היה ניגוד אינטרסים שאנחנו התלבטנו בו ונסינו לפתור אותו בשנים האחרונות. במפעלי תחנות השקיעו חברים כספים לא כחלקים שווים, הכספים האלה בועדו לבניית תחנות אגד. שילמנו למפעלי התחנות שכר-דירה. מפעלי התחנות הפכו להיות חברה רווחית, וכתוצאה מכך שילמה מס הכנסה על הרווחים בסכומים גבוהים. זה מצב קצת פרדוקסלי, שאגד עם גרעונות והתחנות עם הכנסות וחייבות לשלם מס הכנסה. נסינו לפתור את העניין ע"י כך שאגד רכשה מהחברים את מניותיהם במפעלי תחנות, זה לפי רצונם של החברים. היתה נהירה של החברים החוזה. בהדרגה מכרו את המניות. מ-50% ירדנו ל-20% שמחזיקים החברים. רצינו להוריד את שכר הדירה על מנת להקטין את הוצאות התפעול ולחסוך בתשלום מס הכנסה ע"י מפעלי התחנות. עיקר ההכנסות של מפעלי התחנות בא משכר דירה של אגד, שזה מעל 130 מיליון ל"י ובשנה האחרונה שילמו 10 מיליון ל"י מס הכנסה.

ע. הדר (הורוביץ): כרגע זה, למי יש זכות דעה בהנהלת מפעלי התחנות?

מר ראבידו: לאגד. המנהלים נבחרים באסיפה הכללית המתקיימת אחת לשנה. לאגד יש 51 אחוזים מזכויות ההצבעה באסיפה האחרונה מי שנבחר היה להנהלת אגד ענין שהוא ייבחר. בנושא של מפעלי התחנות, ההמלצות סבירות ומקובלות עלינו.

באחת ההופעות בועדת גולומב הצעתי שכל רכוש מפעלי התחנות וכל התחנות יימכרו לממשלה, הכספים ישמשו למימון או הלואה לאגד. נצטרך לפצות אותם ע"י העברת אגרות חוב או כל דרך אחרת. ניתן לבצע את זה במהירות, וזה היה פותר הרבה בעיות.

הודענו שאנחנו מקבלים את ההמלצות של ועדת גולומב על כל הכתוב בהן, על כל המשתמע מהן ולא היו שום הודעות סותרות. כשאנחנו מדברים על אימוץ הדו"ח אנחנו מדברים לא רק על אימוץ הדו"ח אלא גם על דו"ח מס' 1. דו"ח מס' 1 לא מבוצע.

מספטמבר 1974 ועד היום ההפרש מסתכם בסכומים של 60 מיליון ל"י. אילו בוצע הדו"ח הלכה למעשה, הבעיה שהיננו מתמודדים אתה היום קטנה ב-60 מיליון ל"י. הוצאות הריבית הן עצומות. זה מעורר אצלנו חששות שדו"ח מס' 2 לא יאומץ או לא יבוצע.

ב-29.12 כתבנו תזכיר מפורט לשר התחבורה וביקשנו הבהרות על מנת שנוכל לפעול אצל חברינו לשכנוע שיקבלו את ההמלצות ואנחנו רוצים כמה תשובות. התשובה העיקרית היא: אימוץ לאלתר של דו"ח מס' 1. אם דו"ח זה לא מבוצע, אין ערובות שהדו"ח השני יבוצע, ואינני יודע מה יהיה עם דו"ח מס' 3.

במקום מניות הוצע לתת תעודות פקדון. השאלה אם החבר יצטרך לשלם עוד 20,000 ל"י עבור המסים. איש לא יסכים לזה. לפני פרסום הדו"ח ישבה ועדת גולומב עם גורמים במשרד האוצר במטרה לתת פתרון.

שאלה נוספת שהצגנו לשם התחבורה היא השאלה אם כל הרכוש שנעמיד למכירה, האם הממשלה מוכנה לקנות, במידה ולא יהיו קונים בשוק החפשי. אין לי ספק שאף אחד לא יקנה היום את המניות אלא אם נחליט להגדיל את שכר הדירה. הגוף היחידי שמבוקר וחייב לקנות את התחנות זה הממשלה. לכן העמדנו את השאלה הזאת.

מה קורה בעתיד הקרוב? יש לנו צורך להשקיע בחניונים, במוסכים, בתחנות נוספות.

יש מקומות בהם איננו מסוגלים לטפל כתוצאה מחוק החניונים. אם ההעברה הזאת היתה נמשכת, היינו מוצאים את הדרך. היום אנחנו מנועים מכל הנושא הזה. הממשלה צריכה לתת תשובה על כך. לדעתנו, מה שכתוב בדו"ח לא פותר את בעיית הגרעון.

אמרנו שאנחנו מאמצים את הדו"ח במלואו, אלא מה שכתוב בו אינו פותר את בעיית הגרעון.

אשר לבעיית הגרעון בעתיד, נקבע עקרון שצריכה להיות פעילות מאוזנת.

ע. הדו"ח הורוביץ: מה ערך הרכוש?

מר ראביד: לגבי מפעלי התחנות - 400 מיליון. ניצבא 160 - 170 מיליון.

במלונות אנחנו שותפים זוטרים - 12,5% בשלושה מלונות. לגבי המסעדות, הן בבעלות מפעלי התחנות.

היו"ר י. הורוביץ: מה פדיון כל חברות הבת של מפעלי התחנות?

מר ראביד: 2 - 3 מיליון. אני לא יודע בדיוק. בקשר ל-35 חברות, הייתי מציע לעיין בנספח של דו"ח ועדת גולומב. בין שאר החברות מופיעה חברת לוינסקי שבה אנחנו שותפים ב-35%. לחברה הזאת בלבד יש 7 - 8 חברות בת, חברות פרטיות של התחנה, חברות ניהול, החזקה.

ל. לב נבראון: האם הועדה מתכוונת לסכם היום?

היו"ר י. הורוביץ: לא.

ש. לויין: דומני שלא נגעו בנושא אחד, מאז מלחמת יום הכיפורים, שהצליח לרכז את הציבור כביקורת והשמעות על אגד בגין המצב הכלכלי אליו נקלע. בנושא אחד אנחנו נוטלים על עצמנו את האשמה, שלא עשינו הכל כדי להביא למשכר בשנות ה-70. עשינו זאת מתוך אחריות לתסבורה הציבורית. כל הקביעות הכלכליות, גם נושא ההכנסה וגם נושא ההוצאה, אינם נתונים בידינו. ממשלת ישראל קובעת את התעריף, קובעת את הוצאות היצור, תדירות הנסיעות והקווים.

בשנת 1966, כאשר הוקמה ועדת גולומב ההסתדרותית, נטבעה לנו ספיגה גדולה יותר מאשר לכל קואופרטיב.

ועדת קשתי, קבעה מראש גרעון של 20,4 מיליון ל"י לשנה. זה בנוסף ל-25% ספיגה בנושא השכר. הסכמו כי נאמר לנו במפורש שועדת קשתי, בשלב ב' תצא את הדרך כיצד לכסות את הגרעון המתכונן. אותה שאלה אפשר לשאול אם לגבי ועדת גולומב. אולי אחרי דו"ח מס' 3 נעמוד במצב מביך. אבל מתוך אחריות למצב, כאשר אנחנו רואים את ממשלת ישראל אחראית למשבר, אנחנו די מתישחים; אנחנו מאמצים את הדו"ח. איננו חושכים שהעברת הבעלות של חברות הבנות לאגד יתנו פתרון טוטאלי לבעיה הכספית הוא יבריא את המבנה ההוני. אנחנו מטילים ספקות באיזון מידה הממשלה תהיה מסוגלת לתת את חלקה. המגמה הכללית היא להעביר את נכסי העם לחברות הפרטיות. אנחנו נעשה כל מה שניתן כמסגרת החוק, השכנוע וההשפעה שחלקנו בדו"ח יבוצע הלכה למעשה.

שאלו על הרקע של הקמת חברות הבנות. כאשר מוקם פרויקט תחבורתי, אין לנו כיסוי ואנחנו חייבים לחפש מקורות מימון. התחנות לא פתרו בעיות אישיות של חברי אגד, הגענו למסקנה שעלינו לתת שירותים טובים יותר לציבור הנוסעים. לכן גייסנו את ההון הפרטי של החברים, לשם הקמת החברות האלה. כאשר החברות האלה תועברנה לממשלה, נצטרך לקבל תשובה יותר מאשר כיצד ימומנו פרויקטים של התחבורה. יש היום דרישות גדולות כנצרת עלית, אשדוד, כיכר לוינסקי. יש מספר שירותים שאין להם עדיין תחנות ויש תביעות של הרשויות המוניציפליות להקים את התחנות האלה. ברגע שזה יועבר לממשלה, נצטרך למצוא מי יקים את התחנות האלה.

היו"ר י. הורוביץ: אא היא מממנת את העבר, היא תצטרך לממן את העתיד.

ש. לוי: יש כמה סעיפים מפורטים ויש כמה יותר סתומים. הפעלת התחבורה באמצעות הקואופרטיבים היא האלטרנטיבה הטובה ביותר.

היתה פעם אגדה שמצבנו הכספי הוא תוצאה של המשכורות והתנאים הסוציאליים של חברי אגד. נקבע שכל ההכנסות היו בתחום המותר במשק.

את לוח הזמנים לא קבענו בהתאם לתפוסת הנוסעים. אנחנו היום נותנים שירותים לכל ישוב במדינה לפחות פעמיים ביום.

נשאלה השאלה באיזו מידה יש מוטיבציה ללכת לקראת התייעלות. מרבית הנוכחים מודעים לנושא, והיה נסיון ליעל את המערכת בפחות כוח אדם באמצעות מחשב או שינוי שיטת הפרמיה. להלכה יש לנו מונופול אבל לא מבחינה מעשית. איננו מקבלים טובסידיה, אלא הנוסעים מקבלים אותה.

לנושא של הסעת חיילים - אנחנו מוכנים להסיע את כל הנוסעים בחינם בתנאי שאתם מבטיחים לנו את מה שכתוב בדו"ח גולומב, שיהיו תנאים כאלה שנוכל לספל בתנועה באופן מאוזן. במידה שנסייע חיילים ללא תמורה, הם לא ישלמו, ואנחנו נצטרך להגדיל את הוצאות היצור. מרבית החיילים יסעו באותם קווים רבי-התפוסה ובשעות השיא.

היו"ר י. הורוביץ: איש מאתנו לא קובע שאגד תיקח ללא תשלום.

ש. לוי: באנו לגורמים הממשלתיים עם נוסחה שנוכל להסיע חיילים. הממשלה חייבת לספק לנו תנאי מימון כאלה שנוכל להפעיל את זה.

י. הררי: הועדה לא עוסקת בנושא אד-הוק. אני רוצה להסביר לועדה את שאלות המבנה הכלכלי של אגד. המוצר שלנו הוא שירות, כאשר את העלות של המוצר קובעת ב-90% הממשלה. היא קובעת את מידת ההוצאות ע"י קביעת לוח הזמנים, תדירויות, מסלולים, קווים; היא קובעת את המיסוי, המכס וכו'. ארקייע לא משלמת מסים על מטוסים או חלקי חילוף. רכב ישראל לא משלמת מסים על אזניים או קטרים וחלקי חילוף. התחבורה הציבורית באוטובוסים, משלמת את גובה ההוצאות קובעת הממשלה. את גובה ההכנסות קובעת הממשלה ע"י קביעת תעריף וסובסידיה לחילופין. אם בכל זאת היא גם מתמרנת, זה מתוך זאגה לציבור. אנחנו יכולים לקבוע 10% שזה מינהל או שיטות עבודה. נניח שנהיה יעילים יותר, אנחנו נחסוך 30%. למה נצמדנו לדו"ח גולומב 1 ו-2? כי שניהם נותנים בסיס כלכלי למפעל. איננו מאוהבים בדו"חות הללו, אנחנו חושבים שמגיע לנו יותר. אנחנו חושבים שאין משקיע בארץ שאפשר לחייב אותו להפעיל שירות על בסיס איזון, הוא רוצה גם להרויח. אנחנו מאושרים שנותנים לנו בסיס כלכלי לאיזון, לא לרווחיות. לכן אנחנו נצמדנו לדו"ח כי הוא אומר שההכרעה ההוגנת היא כקליפת השום אם ליד זה אין בסיס לתפעול מאוזן שוטף.

אי אפשר להטיל משימה ממלכתית על גוף ממלכתי גם אם הוא קואופרטיבי, בלי מדיניות מוגדרת של חובות וזכויות.

מחייבים קואופרטיב לנסוע לכל קו, גם לא רווחי, ובשעות לא רווחיות. הממשלה גם ממשיכה למדיניות שכל מי שרוצה להסיע נוסעים יכול לעשות זאת, לכן יש לנו נסיעות ריקות במשך שנים.

גררו אותנו במשך זמן רב ע"י אי מתן תשובה. הבעיה מצאה את פתרונה עד ליישום המסקנות. אם יאמרו לאו - נדע איפה אנחנו עומדים. נתנו בינתיים 30 מיליון ואמרו שיזונו בעוד שלושה חודשים, כך זה נמשך משנת 1971. לו היו נותנים תשובה ברורה, לא היתה בעיה. היות ודחו אותנו, לא היתה הצדקה לזעזועים בתחבורה הציבורית.

בשלב המעבר גם אנחנו הצענו כמה הצעות. אמרנו: אתם בעלי הבתים על ההכנסות ועל ההוצאות, בואו נשנה את מבנה התחבורה בארץ. אנחנו מוכנים למכור בקבלנות תחבורה למדינה. לנו כל קילומטר וכל אוטובוס וכל נהג עולה x ל"י, נוסיף רווח של 5% או 15%, ואתם תחליטו אם הנוסעים משלמים או יסעו חינם. אתם תשלמו לפי מפת הנסיעות.

הצעה שלנו היתה שבקוויים לא רווחיים תהיה סובסידיה. באותם הקוויים בהם יכולנו להרויח, יש מוניות שמתחרות. היתה הצעה שנבטל את הסובסידיה ונעבוד בקוויים הרווחיים, והקוויים הלא-רווחיים, יסובסדו. ההצעות לא נתקבלו.

בקשר לגרעון, אני חושב שרומינו. כאשר שני צדדים עושים הסכם לשלוש שנים, ואם תהיינה התיקרות אתם תפוצו, באמצע החוזה הממשלה לקחה רבע מיליון נוסעים מהשירות והעבירו אותם לגורמים אחרים. לכן זה לא מתבטא בהתיקרות, ועל זה אין פיצוי. אינני מדבר רק על טיוליות אלא גם נתנו אוטובוסיים. אינני מדבר כבר על רכישת רכב פרטי ע"י הנוסעים.

לפי דו"ח משרד התחבורה, נוספו בשנת 1971 עד 1974 למעלה מ-230 אלף מקומות ישיבה בסנדריים. כל זה נלקח מאתנו. אני מבקש מהועדה לא להיתפס לבעית דו"ח גולומב זה או אחר. אם אתם רוצים לעשות עבודה רצינית, תבחנו את הדבר ותקבעו את עמדתכם.

היו"ר י. הורוביץ: איננו מדברים היום על 350 מיליון ולא על 150 מיליון. נקיים דיון והועדה תגיע למסקנה אם לקיים את אגד ובאיזו צורה. הבעיה היא כמה צורת התחבורה הזאת צריכה לעלות למדינת ישראל. אם אומרים שהמדינה תקנה את הנכסים היא חייבת לממן את העבר ואת תחנות העתיד.

אנחנו עוד נשמע הסברים ועלינו לדון על הבעיה מבחינה עקרונית, על צורת תפעול התחבורה וההמלצות שלנו תהיינה על השיטה הקודמת, אבל בעיקר על העתיד.

אנחנו נמשיך בדיון בפעם אחרת.

המלצות ועדת הכלכלה בענין טיסות שכר והשפעתן
על התיירות

היו"ר י. הורוביץ: יש לנו הצעה דומה למסקנות ועדת חת. הייתי רוצה שנמסור מסקנותינו לפני שהענין יתישן ולא יהיה חשוב לציבור.

י. שערי: כישונה הקודמת הצעת שצסעיף 4(ב), יכתבו גם קנדה, מונטריאול.

י. כהן: אני מצטער שלא יכולנו לשמוע בצורה תמציתית אם צריך להשאיר את זה בצורה תמציתית בלבד. אני מציע שתי הצעות נוספות. הבנתי שיש מקום לבדוק את הצעת חה"כ יודין, לגבי סל התיירות. ההמלצה הזאת חסרה פה.

במידה ותהיינה טיסות שכר, ואנחנו דגיישי
לנושא של אל-על, עם הגורם הבטחוני, חברה בלעדית וכו', האם אנחנו
בצורה זו או אחרת לא צריכים לומר שבמידה וייתכן הענין מעבר למה
שדנו, צריך להבטיח שהפגיעה באל-על תהיה קטנה ככל האפשר.

י. מודעי:
שר התחבורה כבר הודיע שהוא ומשרדו ילמדו את
הבעיות, ואם תהיה לזה משמעות סיפולית, הם
ישקלו אם להפעיל את זה. לכן לא רק שלא אחרנו אלא עכשיו הזמן
לחזק את דו"ח ועדת חת, כי רוב הסעיפים תואמים.
ההצעה שלי היא להפוך את הסדר של הסעיפים.

בסעיף 2 - במקום הוזלה צריך להיות: הוזלת
במחירי הטיסה.

ב-ג' אני מציע להוסיף: תוך לקיחה בחשבון
של זכויות הטיס ובעיות הבטחון.

אני מציע למחוק את ד', הוא לא מוסיף שום דבר.
בסעיף 1. במקום "בצורה מוגבלת" לא הייתי
כותב, אלא: בצורה מבוקרת על מנת לבדוק את תרומתם לפתרון התיירות.
בסעיף ה 3 הצעתי להעלות את זה, למחוק את הסוף
החל מהמלים: כמו-כן.

בסעיף ה 6, אני מציע להטיל על ועדת כנסת -
ועדת הכלכלה - בקשר למעקב.

א. זילברברג:
צריך לבדוק אם ועדת הכלכלה לא לוקחת על עצמה
יותר מדי.

י. יודין:
אני מוצא פגם בפרוצדורה. לפני כמה זמן שלחתי
מכתב והוא הגיע, שוב באמצעותי, למנכ"ל הועדה,
רק אתמול. אני מבין שהדוקומנט אבד קודם לכן. אני מצטער
שניתנה לו תשומת לב כה מעטה, כי הוא מציג גישה אחרת לכל הנושא.
חברי הועדה שמעו אותי בישיבה הקודמת. בהצעתי יש נקודה עקרונית
אחת. אני אומר שאין להרחיב את הנסיון של טיסות שכר לישראל.
אני מציע גישה של סל תיירות כולל, שבו אל-עלתישא בחלקה. היא
חייבת לשאת בחלק מהוזלת סל התיירות.

א. לבנ י:
אל-על תטען שהיא לא יכולה להוזיל כי היא
קשורה עם הסכמי "יאטה".

י. יודין:
משחררים את הענפים האחרים מאחריותם לשאת
במעמסתם בענף התיירות בארץ. אם אנחנו רוצים
הצלחה והרחבה של ענף התיירות, אנחנו חייבים לדעת שאדם יכול
לשלם ביוקר או בזול בטיסה, אחר-כך יכולים לשדוד אותו במונית
בבית מלון. יש פה שתי תפישות. אני מצטער מאד שתפישתי לא זכתה
לאותו הסבר. אינני מתרשם מזה שבינתיים פעלה ועדה ממלתי.

הכנסת איננה מתחרה עם משרדי הממשלה. אני משוכנע שמסקנות מסמלות שלבים בנסיון לחפש פתרון. לדעתי זרושה עוד ישיבה כדי לבסס את המסקנות שלנו. ישיבה זו צריכה להיות בהשתתפות נציג משרד התחבורה ונציג משרד התיירות.

י. מודעי:
אני חושב שיש ממש בטענה של חה"כ יודין, אבל אינני חושב שיש פגם בזה שלא ניתן להרחיב את היריעה ולהסביר את עמדתו, כי למעשה עסקנו בעמדתו. גם בחוק התיירות דיברנו על סל תיירות. ראויה הקונצפציה של יודין שתועמד להצבעה.

היו"ר י. הורוביץ: חה"כ יודין מציע לא לעסוק בטיסות שכר בנפרד אלא בסל תיירות, שיקרא לאל-על ולמלונות להוזיל את המחירים. הנושא הזה נידון בהרחבה בישיבות הקודמות. חה"כ יודין מציע לקשור את זה לסל תיירות ואנחנו דיברנו על טיסות שכר לחוד.

י. כהן:
הצעת חה"כ יודין היא אלטרנטיבה ואנחנו דנים רק בטיסות שכר ולא בשאר הדברים.

ה צ ב ע ה

בעד הצעת חה"כ יודין - 4
נגדה - 7
הצעת חה"כ יודין לא נתקבלה.

מ. חריש:
היתה הצעה לשנות את נוסח סעיף 4(ב): בצורה מבוקרת, זה חל על כל הארצות בעולם, כולל ארה"ב. אני מציע שועדת הכלכלה לא תחליט כי היא לא בדקה את הנושא.

י. יודין:
יש לי רושם שבשלב זה ההצעות מתקבלות בחפזון יתר. אם מאטלנטה תותר טיסת שכר לנסיון, ייווצר מצב שייתר זול לנוסע מניו-יורק לנסוע ברכבת לאטלנטה ומשם לטוס בטיסת שכר לארץ. העניינים לא נבחנו, איך הועדה יכולה להחליט? אני מבין שאתם מציעים להכיר באותן הארצות ששם אין קווים סדירים של אל-על ומשם לא באות הרבה טיסות. אם יעשו מה שאתם מציעים, לכל נוסע בארה"ב תינתן הברירה.

מ. חריש:
אני מציע לא להזכיר מקומות אלא לומר: ארה"ב, ונראה איפה ישיגו זכויות טיס.

היו"ר י. הורוביץ: אני מציע לומר: החוף המערבי.

י. שערי: ... מקומות מסוימים, כמו החוף המערבי.

מ. חריש:
מקומות מסוימים בארה"ב שאינם פוגעים במו"מ לזכויות טיסה שמתנהלות.

היו"ר י. הורוביץ: אחרי ההסכמה הכללית, אני מעמיד את התיקונים ■ שהציע חה"כ מודעי להצבעה.

התיקונים של חה"כ מודעי נתקבלו.

ה צ ב ע ה

- 3- בעד הצעת חה"כ שערי לומר: בחוף המערבי
- 7 - בעד הצעת חה"כ חריש, לא להזכיר שמות

הישיבה הסתיימה בשעה 11.05