

פרוטוקול מס' ~~145~~ 178

מישיבת ועדת הכלכלה
יום ג', א' באדר ב' תשל"ו - 2.3.1976
בשעה 13.00

נ כ ח ו :

חברי הוועדה: י. הורביץ - היו"ר
 א. אבסבי
 פ. גרופר
 מ. דרובלס
 י. דוניצקי (יו"רין)
 ע. הדר
 א. זילברברג
 מ. חריש
 א. לבני
 א. לבנבראון
 י. מודעי
 י. פרנק
 נ. קצב
 י. שערי

מוזמנים: מ. סנדלבוים - מנכ"ל משרד המסחר והתעשייה
 מ. סגל - ממונה על מל"ח-משכ"ל, משרד המסחר והתעשייה
 מ. טרדור - מ"מ קבוע ליו"ר ועדת המל"ח העליונה, משרד הבטחון
 י. בן-קית - מטה מל"ח, משרד הבטחון
 א. שילר - מנכ"ל משרד התחבורה
 נ. בורנשטיין - עוזר למנכ"ל, משרד התחבורה
 ד. זהבי - מנכ"ל משרד המסחר והתעשייה
 י. מרקוביץ - מנכ"ל משרד הפנים

סדר-היום: התארגנות המשק לשעת חירום - הצעה לסדר-היום של ח"כ י. מודעי

מוזכיר הוועדה י. פ. פלכסר

רשמה: לאה צ'סנר

היו"ר י. הורביץ:

פותח את הישיבה.

בוועדה זו אנחנו נוהגים להעלות שאלות על סדר-יום של הוועדה, שיש בהן חשיבות מיוחדת, נוסף להצעות לסדר היום המועברות אלינו על-ידי מליאת הכנסת.

הנושא של התארגנות המשק לשעת חרום הועלה כאן על-ידי חה"כ מודעי, וכולנו חשבנו שזו בעיה בעלת חשיבות ראשונה שיש לדון בה.

י. מודעי:

דומני שאין צורך לפדט את חשיבות הבעיה לא בפני אורחינו הנכבדים ולא בפני חברי הוועדה. הנושא של התארגנות המשק לשעת חירום, הוא בעצם נושא של צה"ל. אנחנו יודעים שחלק גדול מאד מתקציב המדינה מוקדש לבעיות הבטחון וצה"ל, וכמעט באותה פרופורציה מוקדשים יותר משאבי המדינה למאמצים הטכנולוגיים והמדעיים שלה.

לא פעם אני שואל את עצמי כמה משאבים מקדישה המדינה כדי להבטיח את אותם האמצעים הסיועיים ישירות לצרכי הבטחון, והאם הם מופעלים במלוא היעילות לאורך הסיועיים כפי שהם עלולים להדרש מאתנו.

אני יודע שנעשים דברים רבים במסגרת מטה מל"ח, אבל מטבע הדברים אנחנו יודעים שכאשר אין לחץ מיוחד, לפעמים דוחים דברים שחייבים להיעשות, והשאלה האם הדברים נעשים בקצב ובלוח הזמנים הדרוש. ברור לי ששיטת העבודה במל"ח בדרך מוסכמת היא על בסיס וולונטרי, אבל ברצוני לדעת באיזו מידה יש צוות או צמרת, שצריכה להכין את הדמים ולדאוג לשיתוף-פעולה. הגוף המתאם פועל בכוח החוק, אבל לא על פי תקנות שאותן הוא יכול לבפות על פי החוק לפי ראות עיניו.

אני הנחתי על שלחן הכנסת הצעה לתיקון הצעת התקציב לשנת 1976, שמגמתה להבטיח שלא יהיו משרדי ממשלה שבתקציבם אין סעיף מחייב לגבי ההוצאות במסגרת מל"ח, שיקבלו אישור מוקדם ושלא יהיה צורך להביא אותם בשעת חרום לאישור ועדת הכספים.

ביקשתי דיון זה בוועדת הכלכלה של הכנסת, כי לדעתי הוועדה בטיפולה בענייני המשק השוטפים אינה צריכה לשכוח שאנחנו חיים בצלה של מלחמה, ואם חס וחלילה גכשל, הרי כל המאמצים העצומים שמשקיעים בנושא זה לא ימוצו במלוא היכולת.

מ. מרדור:

ברשותכם אחייהם קודם-כל למספר נקודות בסיסיות שהן למעשה מכתבות את פעולת ההערכות של מל"ח, ואשר להם משמעות בסיסית לגבי מצב הכוננות במערכה זו.

דבר ראשון, אופי המלחמה החזויה; שנית, המאמץ הלאומי העליון שמופנה בראש ובראשונה להכרעת האויב על-ידי גיוס מלוא האוכלוסייה; שלישית, מבנה המשק, בין שהוא בנוי לשעת חירום ובין כמשק שלא לשעת חרום. עוד אעמוד על נקודות אלה ביתר פירוט.

באיזה נקודות צריך להתכונן בהתחשב באופי המלחמה? קודם-כל אנחנו אומרים שמערך מל"ח צריך להתכונן שבו יהיה גיוס מכסימלי של כוח האדם והאמצעים במשק הפוטנציאלי ולתקופה ממושכת. שנית, צריך להתכונן לכך שעלולות להיות פגיעות בערוף הן באוכלוסייה האזרחית והן במיתקנים חיוניים; שלישית, שעלולים לעמוד בפני מצב של הסגר ביחס לאספקה שטגיעה מחוץ-לארץ, כגון: דלק, חלקי חילוף ועוד, שעלולים לא להגיע לגמלי הארץ; רביעית, צריכים להיות מוכנים למצב שהמלחמה תפרוץ ללא התראה מוקדמת, כדוגמת המלחמה שהיתה ביום הכיפורים, בניגוד להתראה שהיתה לפני מלחמת ששת הימים, שבה גם היתה תקופת המתנה די ארוכה. אלה הנקודות העיקריות שאנחנו רואים אותן כנקודות מוצא של ראיית אותה המלחמה החזויה.

ס. סדרור:

קודם-כל נשאל את עצמנו למה במיוחד צריך להיות מכוון המאמץ. אנחנו רואים שהמאמץ הלאומי העיקרי מוקדש בראש ובראשונה מבחינת המשאבים לצרכי צה"ל ולצורך הכרעה במלחמה. נקודה זו למעשה מכתיבה את כל הפעולות והבעיות שאנחנו נתקלים בהן בתקופת חירום, ובעיקר בתקופת חירום ממושכת במערך מל"ח.

ברצוני להדגיש ביחס לנקודות שעמדתי עליהן קודם, את הדגשים המיוחדים בעיקר בהתארגנות ביחס לתקופת חירום ממושכת בניגוד למה שהיה במלחמת יום הכיפורים. ויש להתכונן לתקופת חירום ממושכת, כי לנקודה זו השלכות רבות, בניגוד למה שביננו לפני מלחמת יום הכיפורים כאשר צה"ל היה די מבוסס בדעתנו שהאויב לא יוכל לחדור לעורף, להפציץ ולפגוע באופן חמור באוכלוסייה. בניגוד לזה הדגש עכשיו הוא, שהאוכלוסייה בעורף צריכה להיות מוכנה שתהיינה פגיעות קשות בעורף, ויש לזה השלכות גם במה שנוגע לחלק המשקי, וגם מבחינת האוכלוסייה המועטה במושבים של פינוי.

אנחנו רואים את הצרכים הנובעים מהמצב של שעת חירום, ואנחנו מציבים לנו כבעיה בראש ובראשונה להבטיח את קיום האוכלוסייה, ובהתאם לכך אנחנו רואים מה הם למעשה תפקידי מערך מל"ח. (הסברים לפי תרשימים שהוצגו בפני חברי הוועדה). ההדגשה שלנו היא לא על האחריות לכל נושאי המשק המתעוררים בשעת חירום, כי אם רק לנושאים חיוניים ביותר שצצים בזמן מלחמה, והם חיוניים על מנת לקיים אותם המפעלים והשירותים שהם קובעים את קיום האוכלוסייה, לקיים אותם מפעלים ושירותים שדרושים להזנת המאמץ המלחמתי.

ועדת מל"ח הוסיפה לתפקידים שהיו לנו לפני מלחמת יום הכיפורים, גם את התשתית המשקית, במידה ואפשר למנוע פגיעות בה, כמו למשל יצוא פרי הדר וכדומה, שבו גם האוכלוסייה יכולה להדתם וגם המאמץ המלחמתי לא ייפגע; ובכיוון שתהיינה השלכות על המשק בעקבות גיוס אנשים למפעלים שמוכרים בחיפזים וצריך להבטיח המשך פעולתם.

אם נקריט-שמונה למשל התעסוקה בנויה על מפעל "גיבור", אנחנו רוצים לדאוג לכך שהמפעל יוכל להמשיך לתפעל כדי שהאוכלוסייה לא תהיה מובטלת, אם כי יכולים גם לגייס את האוכלוסייה והמשיך בפוטנציאל המלחמתי. מביעת הפגיעה המורלית העקרונית של ארגון מערך מל"ח מתבססת על גורמים פיננסיים קיימים. אנחנו עושים הכל כדי לא להגביל את האורגניזציה ואת כוח האדם וגם לא את האמצעים הקיימים בגופים שמפעילים אותם בתקופת דגיעה.

ועדת מל"ח היא למעשה ועדה בין-משרדית של מנכ"לים, ששר הבטחון עומד בראשה, ולמעשה זו הוועדה שקובעת את הרצוי לגבי קיום פעולתם של המשרדים השונים, ולגבי הקריטריון שתיקבע בשעת חירום לגבי האמצעים שנשארו במשק, למי לתת מה.

משרדי הממשלה מופקדים כל אחד על תחום פעולתו והוא צריך לתפעל באותו תחום משקי לקראת שעת חירום כפי שהוא מופקד עליו בשעת דגיעה. הדשיות המקומיות מופקדות על כל מה שנוגע מבחינת השירותים, כאשר ועדת מל"ח באן פועלת כמתאם בין משרדי וקובעת את הקריטריון. (תיאור המבנה המינהלי של מטה מל"ח לפי התרשים).

לגבי נקודות המוצא לתכנון בהתאם לתפקידים של מערך מל"ח - אנחנו רואים את עצמנו אחראים להכנת המפעלים עם כוח אלטרנטיבי למקרה חירום, כדי שיוכלו להמשיך לעבוד, בעיקר בנושאי הרכב, הדלק, חמרי גלם, וכדי שיוכלו לתפקד בכל-מיני תפקידים כפי שעלולים להדרש בשעת מלחמה. צריך לדאוג לרמות מלאי, ואנחנו גם מתאמים עם צה"ל ביחס לחלוקת המשאבים, שידוע מראש שצה"ל צריך לגייס, ויודעים פחות

מ. מרדור:

או יותר במה הוא נשאר בזמן חירום, ובהתאם לכך אנחנו מגיבים מאותו היש
 שיהיה לנו בשעת חירום לתכנן לאותן הקדימויות כפי שנקבעו מראש.

יכול להיות שתהיה תקופת המתנה ויכול להיות
 שלא; אחרי זה הפסקת אש שבקבוצותיה יכולה לבוא תקופת רגיעה חלקית או
 שלמה. (תיאור לפי הטרשים).

לפני מלחמת יום הכיפורים מערך מל"ח במסגרת
 פעולות המשרדים עשה את ההכנות הדרושות לקראת אפשרות של שעת חירום.
 ב-6.10, ביום פרוץ המלחמה קיבלנו אישור לגיוס, ולמעשה היינו מגוייסיים
 במשך כל תקופת המלחמה, ורק ב-24.10 המלצנו בפני ועדת השרים לענייני
 כלכלה לפזר את המערך. עשינו דבר זה, כי מהיום הראשון הבטחנו את אספקת
 הצרכים החיוניים לאוכלוסייה, כפי שנתבענו. כולנו שמענו וקראת את
 הביקורת שהיתה ביום הראשון של המלחמה, אבל אנחנו קבענו את הקדימויות
 והבטחנו שכל הגורמים שמשולבים במערך מל"ח ושקובעים את הפעילות במשק
 יהיו מתואמים ומופעלים על-ידי המטות שלנו. למעשה כל האספקה החיונית
 להזנה והפוטנציאל המלחמתי פעלה כסדרה. נכון שהתעוררו בעיות ביחס
 למשק שאינו מוגדר כחיוני, בעיקר בתעשייה, בגלל המחסור ברכב להובלה.
 המפעלים שלא היו מוגדרים כחיוניים לא יכלו לתפעל כפי שפעלו בתקופת
 רגיעה. כל עוד הרכב לא השתחרר מזה"ל הוא לא יכול היה להגיע למפעלים
 האלה, באשר למפעלים המוגדרים כחיוניים דאגנו שיהיה הרכב הדרוש להובלת
 המוצר. התחלנו לשחרר את הרכב ב-27.10.

ע. הרר:

מה היה השוני ביון ה-23.10 יום הפסקת האש,
 לבין ה-27.10, שרק אז התחלתם לשחרר את הרכב?

מ. מרדור:

כל עוד היתה שאלה שהיינו צריכים להיות
 בכוונות בעורף עלולות היו להתעורר בעיות
 נוספות, בשטח כוח האדם במפעלים, וגופים נוספים שהיה צריך להפעיל
 אותם ולהכניס אותם לפעולה, והיו צריכים לעמוד בכוונות. ברגע שמכנה
 זו ירדה התחלנו לשחרר את הרכב לאותם הגורמים שצריכים להבטיח את
 העבודה התקינה. בצורה זו פיקחנו על המשך הפעולה, וכך זה היה. במידה
 שהיתה כוונות הכוח היה מתייצב תוך זמן קצר ביותר.

מערך מל"ח במתכונת של שעת חירום יופעל על פי
 החלטת ועדת השרים או ועדת הכלכלה או הממשלה, לפי הוראת השר הממונה
 על ועדת מל"ח העליונה. הפעילות במערכות חירום תימשך בתקופת הלחימה,
 וכל עוד הדבר יידרש, והמערך של מל"ח יסתיים לאחר הלחימה ולאחר שהובטחה
 אספקת הצרכים החיוניים, לפי ההגדרות שהוטלו על מערך מל"ח.

לסיכום דברי, בכל השטחים האלה, כפי שראיתם
 בתרשימים שהוצגו כאן, נעשו הכנות רציניות ביותר כדי לקדם אפשרות
 של פעולה בשעת חירום, שהיא גם מעוגנת וגם מתואמת, ושתייה שליטה לגבי
 המשק, שלא יכנס להלם במידה ויעמוד במצב קשה. גם היום ישנן נקודות
 שעוד לא מצאו את מלוא פתרונן הרצוי, לדוגמה, ענייני התובלה שזה"ל
 מתכנן גם לעתיד, במידה ויצטרך לגייס חלק ניכר של המשאיות, כך שאנחנו
 עלולים להמצא שוב במצב קשה ביחס לצרכי המשק, שנצטרך לתפעל בכמות
 המשאיות כפי שזה"ל ישאיר לנו בשעת חירום, כדי להגדיל את מיטב יכולתנו
 לצרכים חיוניים ביותר באותו זמן.

יש שרשרת שלמה של פעולות שמתבנית בהשקעות
 תקציביות גדולות מאד, אם רוצים להעמיק את ההתארגנות, ודברים אלה
 נעשים יום-יום ושעה-שעה, כל אחד במשרד שנוגע בדבר וברשויות המקומיות,
 כפי שצריך לעשות את כל הפעולות האלה.

י. מודעי:

אילו אתה היית מנכ"ל משרד המסחר והתעשייה, או מנכ"ל משרד העבודה או משרד ממשלתי אחר, שאנחנו יודעים שיש להם פונקציות נוספות, אבל בהתחשב בחשיבותה של מל"ח, האם אתה היית משקיע במל"ח בקצב מזורז יותר, כדי שאתה כיו"ר הוועדה תהיה שבע-רצון ותוכל לומר שמל"ח מוכן ב-100%, או שאתה יכול לומר לנו אם יש פיגור של 20% או 30%, או פחות או יותר.

מ. מרדור:

התביעות שלי מגורמים אחרים לביצוע מכסימלי לפי הקבוע בתקן, אני משווה אותן למה שהצבא קובע, ואז אני בודק את התוצאה. אם יש פלוס, זה פחות או יותר מספק אותי; אם יש מחסור, אני אישית בא בתביעות רציניות לאותם המשרדים, ולעתים זה מגיע לבירורים קשים, כי האיזון חייב להיות.

אם אתם שואלים באופן קונקרטי מה יש לעשות, ברצוני להדגיש, שמשרד המסחר והתעשייה עשה מאמצים גדולים מאוד בתחומים מסויימים לקדם את הכוונות שנוצעת לשעת חירום בתחום המזון, בתחום ההתארגנות של מפעלים תעשייתיים, שיוגדרו כחיוניים, מה שלא היה קיים עד המלחמה הקודמת. למעשה מפעלי המשק הכללי לא הוגדרו כחיוניים. יש שאלה של בחינת המפעלים האלה ומתן אישורים למפעלים החיוניים.

משרד המסחר והתעשייה גם עשה השקעות רציניות מבחינת הסבסוד והאפשרות של מתן הלוואות למפעלים כדי להצטייד בדיזל-גנרטור, באותם המפעלים החיוניים שזה דרוש. יש מפעלים חיוניים שאינם מוכנים אפילו בדרך זו, אם ביי ההכנות הן יוצאות מן הכלל מבחינת התנאים. יש חלק מפעלים שגם בדרך זו אינם מוכנים לקבל הלוואות ולהשקיע אותן כדי להצטייד בדיזל-גנרטור.

אם נקח את דעות הכוח החשמלי, שם יש פעולה בעתודה מרכזית של דיזל-גנרטור, כדי שאפשר יהיה, על אף שהמפעל עצמו לא הצטייד, להשתמש בעתודה נוספת מרכזית שהיא גם ניידת ונמצאת ברשות הכוח במשרד המסחר והתעשייה כדי לתגבר אותם המקומות שבהם זה יהיה חיוני. לא הגענו לכיסוי אופטימלי בכל המפעלים החיוניים, והיינו רוצים שתהיה עתודת כוח; כמו כן עוד לא הגענו לשלמות בכל הנוגע לתקן של כוח האדם, ושכל אלה שהם חיוניים למפעל יהיו מרותקים. יש מפעלים שנמצאים על תקן של כוח אדם, שביחס אליהם משרד העבודה דואג באופן קולקטיבי, ואנחנו רואים בזה חולשה, כי אנחנו חושבים שגם מפעלים שבנויים על פטורים מהצבא בלבד, צריך שיהיו להם תקנים טוקדמים, ואז כל אחד צריך להיות מרותק, כדוגמת המפעלים שהם למעשה פועלים לפי ותוק מלא לפי תקנים שבנויים גם על פטורים וגם על החייבים בגיוס מלא.

לגבי נושא התחבורה, שבו היו הרבה מאוד בעיות במלחמת יום הכיפורים - אנחנו צריכים לקחת בחשבון שבמלחמה זו נשארו עם 10% עד 15% מכושר התובלה שהמשק מניע יום יום. קשה מאוד עם אותם 15% להוביל את אותם 370,000 טונה שהמשק מניע בכל יממה בתקופת רציפה. אני יודע שכתבו בעתוננים שהארגון היה גרוע. איני אומר שהארגון היה הכי אידיאלי, יכול להיות שבתנאים מסויימים הארגון היה מוכיח את עצמו, אבל בתנאים כפי שהיו במלחמת יום הכיפורים, וההתחייבויות של צה"ל כפי שהיו מראש כדי להגדיר את התגבורות למשק, קשה היה לעשות זאת.

כיום נשאלת השאלה מה התביעות שלנו ממשרד התחבורה שמופקד על נושא התחבורה. מתוך הגינות למשרד התחבורה אני חייב לציין שלא הכל מוטל רק על משרד התחבורה, זה מוטל על שרשרת של משרדי הממשלה הכלכליים. משרד התחבורה לבדו לא ירים את המשא. אנחנו הולכים ורוצים ללכת לדצנטרליזציה של הנושא, ואת זה לא מורידים כאחריות כוללת ממלכתית על משרד התחבורה; זה הגורם הממשלתי שמופקד על הנושא, וכל המשרדים האחרים יתארגנו לפי שיטה אחרת. כלומר, אם מפעל תעשייתי מסויימים ירצה בשעת חירום תובלה הוא

ס. מרדור:

לא יפנה ישירות למשרד התחבורה; הוא יפנה משרד המסחר והתעשייה, וממנו יקבל אישור האם ניתנת לו קדימה כדי שיקבל רכב או לא. אנחנו יודעים שנעמוד במצב קשה עם המשאיות מבחינת החיסות הפנימי. בהתחשב בחיוניות של המפעל אנחנו אומרים שאת האחריות הזאת אנחנו נתבע ממשרד המסחר והתעשייה, כפי שנתבע ממשרד החקלאות ביחס לנושא החקלאות.

כמוכן שישנה כאן נקודה אחת בסיסית, ובזה ללא ספק תצטרך להיות החלטה. אם נדע סופית שנעמוד בכמות כזאת של רכב, ואנחנו יודעים את הצרכים שלנו מראש, ובצטרך להוביל כך וכך טונות שרואים אותן כחיוניות ביותר, נצטרך להחליט איזה ענפי משק לא יקבלו אמצעים, למשל: בנייה, מחצבות, חצץ, תעשיות שנוגעות לבנייה. אם יוחלט שהבנייה במקום מסויים חיונית נצטרך לרדת מהקצאה. (הי"ר י. הורביץ: אין סולם עדיפויות ברור?) יש, אבל אם הצבא יקבע שיש כך וכך אמצעים נידל להכניס את האמצעים לתפעול. במצבים שונים אני מציע לתת יותר לתעשייה ופחות לחקלאות; או יותר לבנייה, או להיפך. לתת יותר ליבוא או ליצוא.

ע. הדר (הורביץ): ברגע זה אינכם יודעים כמה הצבא יתן לכם?

ס. מרדור: אנחנו נמצאים בדו-שיח מתמיד עם הצבא. יש כל הזמן פשרות, ואנחנו כל הזמן תובעים. אני לא מסכים למה שהצבא גותן, אבל במשך הזמן נגיע לגיבוש הסכם הדרה.

יש פתרונות נוספים ואנחנו חושבים שזה גם מתפקידם של משרד התחבורה ומשרדים אחרים; אנחנו מטליצים שתהיה אפשרות שמפעל שמסכים להצטייד ברכב ישן נוסף, או רכב חדש שהוא יחזיק אותו במחסן החירום שלו, כאשר הוא רוכש אותו, מתחזק אותו ומשתמש בו רק בשעת חירום, רק בתנאי כזה צה"ל יסכים לעזור, ואפשר יהיה בשיטה כזאת לבסות להגדיל את כמות הרכב. אם דבר זה יוטכם, וגם בממשלה יסכימו לתת הנחות מסיים ואגרות ואולי גם הלוואות לרכישת רכב מיוחד לשעת חירום, זה יכול לסייע. אני יודע שיש סיפול בדבר זה, ואני רואה זאת כאחת האפשרויות הרציניות, שאנחנו גותנים בסיס למפעלים למאמץ עצמי כאשר הוא קסתייע בהלוואות כדי להצטייד ולהתכונן.

הדוגמה הטובה ביותר היא לגבי דיזל-גנרטור, כאשר חלק גדול מהמפעלים הצטיידו בצורה כזאת, ואנחנו מנסים עכשיו ליישם זאת בשטח התובלה.

א. לבני: אני יודע שוועדת המל"ח העליונה מורכבת מהמנכ"לים של משרדי הממשלה, אבל הייתי רוצה לדעת מה מידת התיאום בסיפול היום יומי בענייני מל"ח בין משרדי הממשלה השונים?

האם הדרג הבכיר של קבלת החלטות וביצוען אינו מסורבל מדי? אולי כדאי שיהיה גוף עליון של קבלת החלטות, וגוף שני של ביצוע, כדי שזה יהיה פחות מסחבל?

האם נעשות בדיקות פעם בשנה או פעמיים בנושאים השונים של המל"ח, האם הכל מתפקד בצורה מלאה, בעיקר בשטח התעשייתי והטכנולוגי? שמעתי שהדברים אינם מיושמים מראש, ואם חס וחלילה תתפוס אותנו המלחמה בלתי-מוכנים, שוב יהיה בלגן כפי שהיה במלחמת יום הכיפורים. לדעתי צריך לעשות הכל כדי למנוע זאת מראש.

האם יש ארגון שדואג לביצועם של פנסיונרים, נשים, צעירים לפני צבא או אחרי צבא, אשר מוכנים להרתם לכל פעולה אם זה במפעל תעשייתי, או בנהיגת אמבולנסים או דבר אחר? האם יש גורם שמטפל בכל המתנדבים האלה?

א. אנטבי:
 ברצוני להתרכז בנושא התחבורה, ואיני רוצה לדבר על העבר, וכל הביקורת שהיתה, אבל מדוע זה אינו יכול להיות מסודר יותר? הארץ מחולקת לאיזורים, הספלים והרשויות קשורים למשרדי הובלה מסויימים, שמשרתים גם את זה ל, ובשעת חדום זה ל מגייס 85%. יש לדאוג לכך ש-15% הנוותרים ישארו בצורה מסודרת באיזור. צריך להיות ברור מראש איזה כלי רכב ובאיזה מקום יגוייסו במקרה של חדום, ואולי היה כדאי לעשות תרגיל חירום כדי לקבוע את הדברים מראש.

לבעיית המימון לבניית מאגרים או מיתקני מים - זו בעיה חמורה, כי יש איזורים בארץ, כגון: הנגב והגליל שחיים סמוך מים אחד; במקומות מסויימים יש בריכות, ויש מקומות שרוצים לבנות מאגרים למים, ולהם צריך לעזור במימון, כדי שיוכלו לבנות את המאגרים בעוד מועד.

מאז המלחמה יש התקדמות בהתארגנות בנושאים השונים, אבל לדעתי יש למנוע מצב קריטי במיוחד בשטח זה של התחבורה והמים על-ידי פתרון הבעיות באיזורי הארץ השונים.

מ. דרובלם:
 עם היותנו ועדת כלכלה איננו יכולים שלא להעלות גם נושאים הקשורים בחקלאות. אני יודע כי במלחמת יום הכיפורים הוצמדו משאיות לתחנות כדי להוביל תוצרת חקלאית, אבל לא בכל מקרה היה ניצול מספיק. משאית שיש לה קיבולת של 15 טונה היתה מובילה 4 - 5 טונה מחיפה לירושלים, כי לא היו סידורים להובלת תוצרת בתפוזות. כולנו יודעים שאי-אפשר לנהל מלחמה בלי להבטיח את המזון הן לצה"ל והן לאוכלוסייה האזרחית. בדרך-כלל הובלת התוצרת החקלאית היא מאורגנת ויודעים כמה טונות של עופות ומה כמות הביצים שצריך להוביל לאיזורי הארץ השונים.

לדעתי המשאיות שעובדות כל השנה צריכות להיות צמודות לאותם הישגים גם בשעת מלחמה, במסגרת תחנות קבועות, ושלא תהיה כל הביורוקרטיה כפי שהפדנו אותה במלחמת יום הכיפורים. אנחנו יודעים שמבחינת מלאי המטפוא, גרעינים וכו', בכמה גקודות מרכזיות בארץ זה עלול לשתק את המשק. על כן עלינו להחזיק מלאי מספיק ולפזר אותו בנקודות רבות בארץ. אני מבקש לדעת האם הוקדשה מחשבה בעוד מועד כיצד לפתור בעיות אלה.

ע. הדר (הורביץ):
 לדעתי הכשלון הגדול ביותר במלחמת יום הכיפורים היה בנושא התובלה. בזמנו נאמר לנו, כי זה ל ירכוש בעצמו רכב נוסף, כדי שבשעת חירום לא יגייסו 85% מהרכב האזרחי. התפתחתי לשמוע כאן ממר מרדור, כי נושא זה עדיין שנוי במחלוקת. לדעתי זה צוואר הבקבוק שמשחק את המשק. מה התחזית לעתיד בנושא זה? בעיקר אני מתייחס להערה של מרדור, שהרכב שוחרר מזה ל רק ב-27.10, ובמשך ארבעה-חמישה שבועות זה היה צוואר הבקבוק שהחניק את המשק.

מ. מרדור:
 אני חייב להבהיר נקודה זו, כי נראה שלא הסברתי אותה היטב.

קיים תכנון מפורט ביותר לגבי כל מוצר כמה טונות צריך להוביל כל יום; קיים תכנון משותף ומפורט של חלוקת האמצעים בין הצבא לבין המערכת האזרחית, גם לגבי הצורך בהובלה של כמויות גדולות יותר. אם מחר פורצת מלחמה אנחנו יודעים שמבחינת התובלה ייתכן שתהיה לנו רמת כושר של תובלה של אלטרנטיבה א', שהיא נמוכה ביותר, אבל אנחנו כל הזמן בקשרים עם הצבא, ובמקרה הצורך נתבע עוד תגבורת, וזה בהחלט לגיטימי. אם מחר עומדים בכוננות לפתיחת חזית נוספת, אנחנו באים לצבא ותובעים שיתנו לנו פיים מהמאגרים ל-6 או 12 או 18 שעות, ורכב כדי להוביל מהנמל.

מ. סדרור:

הצבא חייב לדאוג את צרכיו וצריך להיות יאום עם המשק מבחינת הרכב, כי גם לצבא אין מספיק רכב. אצחנו יכולים להגיד שצריך עכשיו סכום של 1.5 מליארד ל"י כדי להקים מחסני חירום לרכב בלבד, או לתת אפשרות לרכוש רכב זוסף, אבל השאלה היא האם מותר היום להשקיע כסף ברכב שיעמוד במחסני החירום? לדעתי תהיה זו השלייה ללכת עכשיו בכיוון זה. אני לוקח בחשבון את המאגר המכסימלי שיש עכשיו במשק מבחינת החלוקה העיקר לצבא והיתרה למשק האזרחי.

י. יודין (דרגניצקי): האם המשרדים הנוגעים בדבר לסרו לקח ממלחמת יום הכיפורים, וקבעו מדיניות של אחסנת חסדים? עד כמה שידוע לי התברר אז שהיה ריכוז יתר של אחסנה, שבתנאים נורמליים של המשק יש לו הצדקה כלכלית, אבל בשעת חירום זהו אחד הגורמים למאמץ יתר של התחבורה, שלא תמיד ניתן. בוסף לזה הייתה בעיה של מחסורים שבאופן אובייקטיבי אין להם הצדקה. הייתי מבקש לשמוע מנציגי מל"ח האם היה טיפול מבחינת האספקה, בעיקר בשטח המזון, כדי שתהיה נורמליזציה עד כמה שאפשר בתנאים שעלולים להורצר בשעת חירום. אם יהיה תכנון בשטח זה אז גם תכנון התחבורה צריך להיות בצורה אחרת לגמרי.

א. זילברברג: אני שמח שהנושא הזה הועלה על סדר-יומה של הוועדה על-ידי ח"כ מודעי. זמן קצר לפני מלחמת יום הכיפורים סיירנו באחד האיזורים, ואלה שהנחו את המיור הזה ידעו בדיוק כמה דקות זה יקח שתגיע עזרה מבחינת אספקה ודברים אחרים. אבל היו כקרים שאחד הטיל את האחריות על השני, ולא היה עם מי לדבר. האם לנושא זה הוקדשה מחשבה מספקת, כדי לסנוע תקלות כאלה?

י. מודעי: מדברים על משק לשעת חירום ולא לשעת חירום - הייתי רוצה להבין את המושג הזה. גם אם יש גיוס לאומי טוטאלי במדינה, שבה 1 מליון איש עובדים מתוך אוכלוסייה של 3 מליון, הרי תיאורטית יש אפשרות להפעיל את כל המשק, ומבחינה מספרית יש מספיק אנשים; יש מספיק כוח חשמל, כי הצבא אינו צורך כוח חשמל במסדים גדולים; לדעתי יש גם מספיק מזון, כי האזרח המגוייס אצל בצבא.

הבעיה של המשק לשעת חירום מתמקדת בשנים-שלושה נושאים: ברכב, בדלק, שזו צריכה צבאית טפציפית, והיכולת של כוח האדם שישאר במשק. שמענו כאן שבכמה מפעלים חיוניים חסרו כלי תובלה, וזה היה לא רק במפעלי תעשייה, אלא גם בחקלאות וגם בתחבורה. אילו היה מספיק רכב ומאגרי דלק לא הייתה בעיה של משק לשעת חירום. מהו עומק הכוננות לשעת חירום?

לאחר שנקבע עומק הכוננות יש בעיה של איזון האמצעים, כלומר, שלא יהיה רכב ללא נהג; או שיהיה נהג אבל לא יהיה רכב כדי להוביל את המלאי. איזון האמצעים צריך להיות מתוכנן מראש ואי-אפשר לארגן אותו באופן מקרי, כי זה צוואר הבקבוק שסותם את כל הפעילות של מל"ח. הייתי רוצה לדעת מהי דרגת האיזון.

אין הרבה הגיון להמציא גנרטור דיזל למפעלים כאשר לא מבטיחים אספקה של חמרי הגלם. בזה מעורבים רק מספר משרדי ממשלה, ולא כל המשרדים המשתתפים במל"ח, וכאן יש שאלה של התיאום הכולל בדרג הגבוה, וההפעלה בכל שלב היא פועל יוצא מהקונצפציה.

האם ישנה הקצאת כוח האדם הדרוש למטות של מל"ח? מנין בא התקציב ובאיזה מעיפים כלול התקציב של ועדות המל"ח למיניהן?

מר סדרור עמד כאן על ארבעה-חמישה כללים עיקריים במקרה של מלחמה מתמשכת, לגבי אספקת חוץ וכדומה. האם בכללים אלה

י. מודעי:

יש נתונים ספציפיים, או רק מושגים כוללים? למשל, המדובר במלחמה ממושכת של חוד או של שנה? האם נקבעו כל הסידורים הדרושים לפינוי האוכלוסייה האזרחית במקרה של פיגוע בעורף? באיזו מידה קיים חכנון של מושגים המוגדרים מול האמצעים העומדים לרשות מל"ח?

היו"ר י. הרביץ:

ברצוני להצביע על בעיות שהתעוררו - לדעתי היה בזמן מלחמת יום הכיפור מלאי מזון מספיק, ועל זה צריך לשבח את משרד המסחר והתעשייה; אבל לא היתה התארגנות טובה מבחינת חלוקת האספקה באיזורי הארץ השונים. הבעיה המטרידה אותי היא: איפה יהיו הנהגים האלטרנטיביים, נשים או אנשים מבוגרים שיכולים לשמש כנהגים בשעת חירום? האם הם יודעים מראש היכן עליהם להתייצב?

מ. סנדלבוים:

אתרצו רק בדברים שנוגעים למשרד המסחר והתעשייה. אחרי מלחמת יום הכיפורים הוקמו בכמה ועדות צוותות שבדקו את לקחי המלחמה, המליצה המלצות, ואנחנו התארגנו בעקבות הלקחים וההמלצות האלה. אבל החכנון הוא שלא צריך לנתח רק את מלחמות העבר, אלא גם מה שצפוי בעתיד. איני רוצה להשלות אנשים ולומר, כי בכל מקרה הדברים יעברו בצורה כזאת ולא יהיו בעיות. יש הרבה דברים שאין להם תחליפים. מלחמה זה דבר קשה מאד ותמיד מוכרח להביא לחריקות מסוימות, אבל תפקידנו להביא לכך שאותם המשאבים העומדים לרשותנו יעברו במכסימום היעילות.

זו התכנית באופן כללי. אנחנו מופקדים על המזון, הכוח ועל המשק הכללי. לגבי המזון היו כמה שינויים ושיפורים בהשוואה למלחמת יום הכיפורים. הדבר הראשון לגבי המלאי. הרחבנו את רשימת המלאי ועדכנו אותו. המצב אז היה סביר וגם היו הוא סביר. לקחנו בחשנון שצריך להגיע לפיזור המלאי וקיימת תכנית שגם מתבצעת. ייתכן שיש לנו יותר משאבים היא היתה מתבצעת מהר יותר. הכוונה היא להגיע למצב שכל החברים יהיו קרובים עד כמה שאפשר לצרכן הסופי. הכוונה היא שיהיה מלאי מספיק בטוטרסוקטים עצמם, כך שביום שתהיה התנפלות של צרכנים שתהיה להם קרן של מצרכים, שהעמדתנו לרשותם. יש הרבה שיפורים מבחינה זו, והוקמו מפעלים יותר משובללים לאדיזת מזון, ומפעלים אלה יוכלו בצוות אנשים קטן יותר להפעיל שיווק הרבה יותר טוב מאשר היה במלחמת יום הכיפורים.

אנחנו השלמנו את מערכת הריתוקים של גורמי הייצור, ואני חושב שמבחינה זו יש שיפור בהשוואה למצב הקודם. פה יש נקודה שעשויה להפריע, וברצוני לעמוד עליה.

אנחנו יודעים שהצנא שיבץ בזמן האחרון אנשים שהיו פטורי גיוס, וייתכן שיהגדר כי חלק מהמערכת שפעלה בשעת חירום היתה מבוססת על פטורי גיוס, וצריך יהיה לבדוק דבר זה בצורה שוטפת.

מבחינת מערך המזון, אחד הלקחים ממלחמת יום הכיפורים היה המחסור בתחבורה ובתוצלה, והשאלה היא עד כמה אפשר להגיע לריתוקים במידה והמוטדות זקוקים להם; ועד כמה אפשר להגיע לכך שמפעלים אלה לא יזדקקו למכונות הובלה מרכזיות אלה, אלא שהרכב יהיה במקום הנכון, ויהיה רכב שהוא מיוחד לצרכים הספציפיים של כל מפעל.

היום לצדכי המזון מרותק אותו הרכב שהמזון זקוק לו, ואני חושב שמבחינה זו המערכת הזאת תפעל יותר טוב מאשר היה קודם.

לגבי שאלת הכוח - אנחנו פועלים בכמה תחומים, ואחד התחומים הוא מציאת דרכים אלטרנטיביות, במקרה ותהיה פגיעה במרכז כוח במדינה.

ס. מנדלבוים:

דבר שני, עד כמה שאפשר, שהדברים יהיו מופעלים מבחינת הזדקקותם. אנחנו ממשיכים בתכנית זו כדי להפעיל את כל הגורמים.

דבר שלישי, תחנות ניידות שאפשר אתן לעבוד

מקום למקום כדי לספק את הכוח.

באשר למשק הכללי - גם פה הרחבנו את המסגרת שהיתה קיימת במלחמת יום הכיפורים. היום אנחנו יודעים שיש מספיק סוכר במחסנים, אבל כדי שיגיע לצרכן בצורה מסודרת צריך לתת עדיפות להובלה שכוללת אותם סוגי המפעלים שמספקים תשומות למפעלים חיוניים. אנחנו הכנסנו למערכת זו אותם המפעלים שהם חשובים לקיום התקין של הכלכלה, למשל, איזורי פיתוח או מפעלים שמועדים לייצור חיוני, והגענו לסדר עדיפות או קדימות גם בהפעלת ריתוקים במערכת זו, ובמידה שיעמדו לרשותנו צרכי הובלה מינימליים דבר זה יפעל.

על זה יש לנו ויכוח עם הצבא, מה הדרך הטובה ביותר שתביא למינימום פגיעה, ועדיין תענה לצרכי המשק. הבעיה שנשארה פתוחה היא בעיית הרכב, והיא נוצרה מפני שעדיין יש חוסר פדו פורוציה בין מידת הגיוס של כוח האדם מצד אחד, ומידת הגיוס של הרכב מצד שני. הדילמה האובייקטיבית היא, שאי-אפשר להשאיר משק בעורך הובלה גבוה, ולהגיד לצבא שיתקיים בהובלה לא לפי הצרכים בתקופת רגיעה, אלא לפי צרכי החירום. זה קשור גם למחסנים של יחידות הובלה. יש כל מיני אלטרנטיביות שצריך לקחת בחשבון, וצריך להחליט עליהן לפי צרכי הבטחון.

ההחלטה הזאת היא קשה. זה לא צבין של חילוקי-דעות עם משרד הבטחון, זה שיוקל משקי ובטחוני שדנים בו יחד אתם.

אנחנו בהחלט בערכים - זו הנקודה המרכזית, כפי שאמר כאן ח"כ מודעי - לאיזון של המערכת, וזו מידת המיבחן של ההצלחה שלנו. צריך להגיע למצב שלפחות מבחינת הפרופורציה לא יהיה מצב שבגלל שטשהו חסר כל המערכת שהקיימנו לא תפעל. זה הבזבז הגדול שעלול לקרות אם לא נערוך כראוי. זה התפקיד המרכזי שלנו, כאשר נראה לי שהחוליה הקטנה לאיזון היא בעיקר הרכב, שאולי בטווח ארוך הוא נושא המפתח.

זה לא בא לפתרון מלא; הפתרון האחר הוא במפעלים במשק הכללי שעודכנו. כל אחד יודע את תפקידו בשעת חירום. כל מפעל צריך לסדר תכנית עבודה לפעולה גם בשעת חירום, כאשר כל גורמי הייצור הם אצלו. עדיין נצטרך למצוא פתרון לכך שלפחות השלד של אנשי המפתח שהעדרם עלול להביא לאבטלה, יהיה מאד קטן, או שיהיה לו תחליף, ואת התחליף צריך ליצור בעוד מועד, גם אם לא תמיד אפשר לעשות זאת מיידית. צריך לתדרך את האנשים שהם יכנסו לעבודה בצורה של משמרת מיוחדת.

לסיכום, יש לנו הערכות כוללת חדשה, שהיא למעשה בעיקר תוצאה של הפסקת לקחים ממלחמת יום הכיפורים; הבעיה לגבי רכב וקצת לגבי כוח האדם ואנשי מפתח נשארה פתוחה, ויש קשיים אובייקטיביים לפתור אותה לחלוטין.

דכב

נשאלה כאן שאלה אם לא כדאי לגייס באחוזים לפי האיזורים - אני חושב שהפתרון שלנו יותר רצוי מאשר להגיד שכל איזור יהיה לו אחוז מסויים של רכב. יכול להיות שבאיזור מסויים אין מזון חיוני שצריך להוביל אותו, וישאר אחוז מסויים ללא ניצול, ואיזור אחר שיש בו טחנות קמח או מחסני סוכר, לא יהיה לו מספיק רכב להובלה.

א. שילון:

לשאלת הקונצפציה - למעשה הקונצפציה מתחילה מהקונצפציה הבטחונית. המערכת הבטחונית מושתתת אצלנו על הסילואים, כוח האדם המגויים ואמצעי הייצור המגויים. עומק הגיוס אינו שווה, כי עומק הגיוס של הרכב עולה בעשרות אחוזים על עומק הגיוס של כוח האדם. גיוס הרכב וגם גיוס כוח האדם נעשה לפי מבחנים וקריטריונים של צה"ל, ואז מה שנשאר בעורף הוא בהכרח לא מאוזן. משום שנשארים גילאים שונים של כוח-אדם בגיל מבוגר יותר, וגם הרכב שהוא מיושן יותר, ואז הספציפיקציות שלו אינן עונות לצרכי הייצור.

כפי שראינו במלחמת יום הכיפורים גייסו רק 5% עד 10% כוח אדם ממערכות הייצור, אבל אלה היו האחוזים העיקריים שעליהם בנוי כל המפעל. הוא הדין ברכב, כאשר את הרכב הצעיר והטוב לקחו לצבא. הכוונה היא ל-10% החיוניים במפעלי הייצור שהם חיוניים או שהם עובדים למען הבטחון, או לפען קיום בסיסי, מזון וכדומה. המסק בכללותו מעבר לאותם האחוזים הבודדים הוא מאד בלה-מאוזן.

יש שורה של מפעלים יצרניים שהם מרותקים בייצור שלהם, שאם המערכת מאוזנת, אבל מעביר לזה אין איזון מתוכנן מראש.

גם פה יש שאלה של קונצפציה, במסך טוטאליטרי מוצאים פתרונות אינדיבידואליים גם בשעת מלחמה. אפשר לקבוע שבשעת מלחמה 75%-85% שנשארים בעורף יהיו מתפקדים לפי רמת תכניות מתוכננת מראש, ודואגים שאותם המפעלים יהיה להם כוח האדם הדרוש. זה אומר באופן אוטומטי להשביח מפעלים אחרים. ההגנה היא שמעבר למינימום שיהיה מאוזן, שצרכיו יתפקדו גם בכוח אדם ובמינימום ייצור, שם המערכת תספק אמצעים טיפיקליים והם יצטרכו להתאזן בכוחות עצמיים, על פי יוזמה והכוונת של השוק.

חשוב להבחין במיטדים השונים. צריך להבחין בין זמן המלחמה, לחיפה אקטיבית ובין זמן חירום. זמן החיפה בפועל יכול להיות הודש או שבוע. במלחמת ששת הימים היתה תקופת חירום ארוכה מאד וסתמכות לפני המלחמה. במלחמת יום הכיפורים היתה תקופת ארגון קצרה ביותר. בשעת לחיפה עומק הגיוס בכל מה שקשור ברכב הוא מעל ומעבר לעומק הגיוס בשעת חירום. למשל אוטובוסים. כל צי האוטובוסים גוייס להובלת הכוחות, וכן גם חלק גדול מהמשאיות להעברת ציוד. זה במשך פרק זמן מסויים ואחר כך עומק הגיוס יורד, והמערכת מתחילה לתפקד כמערכת בשעת חירום. הוא הדין בצי המשאיות.

באופן יסודי נעשתה עבודת מטה יסודית מאד אחרי המלחמה האחרונה ונקבעו קריטריונים. הקריטריונים הראשונה הם המפעלים החיוניים במסך, גם מפעלים יצרניים, מוסדות ציבור ושידותיים. להם מספקים את כל האמצעים, כי כוח האדם הוא בדרך-כלל מרותק, ולאור הסלקציה החדשה של הגיוס, של אנשים שהיו פטורים מהצבא, צריך להתאים את הרייתוקים של כוח האדם החדש. בדרך-כלל המפעלים החיוניים האלה יש להם הזדקקות לרכב ספציפי, כגון הובלות גרעיניים או הובלת חלב או סוגי הובלה אחרים שמחייבים רכב ספציפי. הרכב הזה יעמוד לרשות המפעל, ולא יהיה מצב כמו בעבר, שאי-אפשר להוביל חלב משום שלקחו את הסנקר כדי להוביל מים לצבא. באותם 1%-15% המערכת תהיה מחוזקת. יש מטרות מוגדרות מעבר לזה, אבל כמות הרכב היא מצומצמת ביותר.

אנחנו נאבקים עכשיו עם הפערים. השאלה העקרונית העומדת בפנינו היא, האם לדכוש רכב, או לחליפין האם על מערכת הבטחון לרכוש רכב, ושהרכב הזה יעמוד במחסנים ויופעל רק בשעת חירום או בשעת מלחמה, או להסתפק בשעת המלחמה בפחות רכב? לזה יש מחיר ולזה יש מחיר. בזמן מלחמה היתה נטייה להגדיל את היקף הרכישות שבוצעה בחלקה. בינתיים נוצר מצב כלכלי במדינה שנותן את אותותיו. יש היום עורף משאיות במדינה; יש אבטלה הולכת וגדלה במסך ההובלה. הצבא, שנתקל בקשיים תקציביים משתמש יותר ויותר ברכב שלו להובלות

א. שילן:

שלו וכך נפלט הרכב האזרחי ששימש את הצבא להובלות שלו. וכאן יש גם ההיבט החקציבי. כל משאית חדשה עולה חצי מליון ל"י, וכאן מדובר במספר רציני של משאיות. השאלה היא האם המסק יכול להשקיע מאות מליוני לירות רק לתכלית זו.

לרשות מל"ח עומד רכב באופן כללי שיכול לענות על פעילות שבין 10% ל-15% מהפעילות בימי רגיעה, אבל הרכב מתחלק כך, שלגבי אותם המפעלים החיוניים בתחום הסזון, והמפעלים החיוניים בתחום המוצרים החיוניים, החשובה הדרושה היא כל 100% סזון, הקלאזה, העמסה של מיסנה שהציבור זקוק לו יש לזה תשובה מוחלטת. אבל החשובה שניהנת לתעשייה היא מינימלית ביותר, שלא לדבר על מסק הבנייה, ושטחים אחרים שיגיע לידי השנתה.

הדלק אינו מהווה אילוץ - אני מדבר בשלב זה על הרכב. גם לגבי אותו רכב שיש לנו יש פערים בתחום כוח האדם. נהגי האוטובוסים הם חיילים טובים, ובחברות אגד ודן, אחרי מספר סטויים של ימי גיוס יש עודף של אוטובוסים ביחס לרצף הנהגים, אבל לאחר סירוח של זמן מסויים זה מתחיל שוב לפעול. הנושא מטופל, אבל עדיין אין תשובה מוחלטת לעניין.

הוא הדין בטסי-טרילורס. למשל, צי הרכב של ההתיישבות העובדת. כל הנהגים שם הם חיילים. דאגנו שיהיו יחידות חובלה, אבל עדיין אנחנו נאבקים בשאלה, אם כי לאוטובוסים מכשירים עכשיו נהגות, ואותו דבר לגבי טסי-טרילורס בהתיישבות העובדת, שם הנשים יוכלו לעשות את העבודה.

הביע היא לא המסוצ הכללי, אלא סתן תשובות ספציפיות לבעיות ספציפיות במסגרת האמצעים העומדים לרשותנו. אם מדברים על אספקה כאשר יש מלחמה ויש צורך בפגזים, ואנחנו נתונים תחת אש, כל העניין אינו רלוונטי. בשעת מלחמה יהיה מינימום שבמינימום. אני מניח שיהיו טנקרים להובלת חלב, אבל את הירקות יובילו בטנדרים.

אנחנו נאבקים בשאלה של סתן תשובה בסיסית בתחום העקרוני, מה צריך להיות שיעור הרכב שיעמוד לרשותנו להובלה. הדבר לא סוכם סופית, כי יש פה היבט צבאי ויש היבט אזרחי. אני מניח שזה יסוכם בזמן הקרוב, אבל כל סיכום יחייב תשובה בתחום כוח האדם, כלומר הנהגים. עד עכשיו היתה התייחסות עקרונית לעניין רכישת הרכב, ומדובר על רכב ישראלי.

החפומה של הרכב הערבי-ישראלי אינו נלקח בחשבון? ע. הדר (הורביץ):

א. שילן:

כל נושא התובלה מאורגן בשבע רשויות ספציפיות: הובלת נוסעים, שאנחנו קוראים לה רשות הנוסעים, שצריכה לתפעל את האוטובוסים; התובלה היבשתית, המשאיות; הרשות לתובלה ימית. יש בעיה שהזנחנו אותה לחלוטין, וזה עניין חמרי הגלם, האספקה; הרשות לתובלה אווירית; רכבת ישראל; רשות הנמלים, ובמסגרת משרד החקבורה גם הרשות המוטורית. כל המערכות האלה הן רשויות שיש להן כיסוי ארגוני וכיסוי אנושי. ישנן רשימות מלאות של הרכב; ישנן רשימות מלאות של המסגרת של האנשים שיאפעלו את הרכב; ישנן מסגרות של שירותי עזר, למשל מוסכים, שהם מגויימים כמו הרכב.

הרכב יתופעל בשלוש צורות: רכב יעודי שירותק לנוסעים ספציפיים; יחידות תובלה אסטרטגיות עורפיות, שאפשר לגייס אותן למשימות מיוחדות ולחגבור באיזורים; ומעבר לזה רכב שיעמוד לרשות כל פונה לכתובות שיוגדרו מראש ואשר יוכלו להענות לצרכי המסק.

א. שילן:

הקונצפציה היא שהרכב יופעל בשימוש גם בשטח האזרחי ויקבל חמורה לפי הטונה שהרכב יוביל.

מעבר לכל זה כל אחד ממשרדי הממשלה, וגם משרד התחבורה יפעיל את כל השירותים שלו.

ע. הדר (הורביץ): האם בא בחשבון לגייס את הרכב הערבי בלי לנצל את הנהגים הערביים?

י. שער: האם נעשה חשבון מה הוא חלק התחבורה שאפשר להפעיל במקרה של מלחמה או השבתה, ומה ההשקעה הדרושה כדי ליצור רזרווה על מנת שאפשר יהיה להפעיל את אותו חלק במשק האזרחי?

א. שילן: לפי הנסיון שהיה לנו השימוש ברכב האופטימלי, כאשר בעל הרכב הוא גם נהג הרכב בימי שלום, מפעילים אותו בימי מלחמה. הוא הדין ברכב ישראלי. צריך לזכור שהרכב הישראלי הטוב מגויס לצבא, ומדובר רק על שאריות.

לגבי המשמעות הכלכלית שנם תחשיבים. התוצר הלאומי עכשיו הוא 75 מיליארד ל"י על 250 ימי עבודה. כל אדם במשק מייצר כך וכך תוצרי; אוטו התוצרת בזמן מלחמה נמדד בעשרות מליונים. אנחנו כמובן מאתמשים בארגומנט הזה בהחיינות שיש לנו עם הגורמים השונים על ההשקעה הנדונה.

הלקח הגדול מהמלחמה שהיתה הוא, שהתעשייה והמשק צריכים ככל האפשר להתארגן בכוחות עצמם. כל המערכות שאנחנו יכולים לספק עם דיזל גנרטור, אמצעי תובלה כבדה, הם די הכרחיים אבל לא מספיקים. יש יחידות משקיות גדולות כיום, כמו כור למשל, שנוקטות כתוצאה מהמלחמה בהרבה מהלכים שאושרו במערכת זו כדי לתפקד בימי מלחמה, למשל חטיבת המזון של כור, שמן עץ הזית וכדומה. הם רכשו ציוד כזה שלא יגויס בימי מלחמה.

אנחנו רוצים ליצור מצב שמפעלי תעשייה יוכלו לרכוש רכב ישן ולשפץ אותו, לפטור אותו ממיסוי, ולפתור את הבעיה של אמצעים פיננסיים, כדי שיעמדו להובלה רק בשעת חירום, על סף לשחרר את המערכות המלחמתיות מלחץ. ככל שהמערכות המשקיות יבינו את העניין ויתארגנו בעוד מועד, על-ידי הכנת כוח אדם תחליפי, פנסיונרים, נשים ועוד, אותה מערכת שהיא לא כל כך חיונית במלחמה תפעל ביתר חיוניות.

י. מרמור (ביץ): משרד הפנים עוסק בשני חומים במסגרת מ"ח, ברשויות המקומיות בעניינים שהוא עוסק בהם בימי שלום ועל-ידי השלכות מעשיות לימי חירום. מבחינה חוקית הנושא הזה מעוגן בחוק. הכנת המשק לשעת חירום מעוגנת גם בפקודת העיריות וגם בצו המועצה המקומיות.

לא זו בלבד שזה מאורגן מבחינת הסמכויות והאחריות, יש גם נקודה חשובה מבחינה תקציבית: נקבעה הדרך שבה מסמנים את הוצאות הפיתוח הקשורות לנושא הזה. הוצאות פיתוח למחסנים והוצאות הרגילות מהתקציב הרגיל של הרשויות המקומיות.

לגבי מעיפי התקציב, יש לציין שברשויות המקומיות יש נושא נפרד במסגרת מ"ח, וברגע שמקצים כספים לכך הם מש צלים למטרה זו. מנסיון העבר, למעשה הרשות המקומית כולה צריכה לתפקד בזמן חירום, כפי שזה קיים, אבל עם אלמנטים נוספים של חירוק. בין הנושאים שהועלו בעבר וניתן להם פתרון, העניין של דנרטור-דיזל של הרשויות המקומיות להפעלת השירותים החיוניים של הרשויות המקומיות, למעט הנושאים שבהם מטפל משרד המסחר והתעשייה; הבעיה המרכזית שהרשויות המקומיות מטפלות בה היא בעיית המים והביוב. אלה שני שירותים חיוניים

י. סרקוביץ:

של הרשויות המקומיות, ולצורך כך הושלמה תכנית של רכישת 55 דיזל-גנרטורים לנושא זה. לפי תכנית מוסכמת עם מל"ח והרשויות, יש היום התחלה של תכנית נוספת של דיזל-גנרטורים לצרכי ביוב ניידים, שהם יהיו מקור אספקה נוסף במקרה שמערכת החשמל פוסקת לפעול. גם אמצעי המימון באו בחלקם הגדול מהמפעלים עצמם מתוך רצונם, וכמעט כולם רכשו כבר את הדיזל-גנרטור, חוץ אולי משנים או שלושה שעוד לא הגיעו מחוץ-לארץ.

לגבי מפעל הביוב יש מיכרז, יש ספקים והתחייבויות, וזה בשלב של ביצוע, לוח הזמן חלוי בלוח הזמן מבחינת היבוא בלבד.

הבעיות האחרות שהתחלנו בפתרוןן בשנה שעברה - מפעלי המים. נרכשו עד כה 1000 מיכלים, שתוכננו במיוחד למטרות אלה; כמו כן מיתקנים למי שתיה שאפשר להעמיס אותם ולשפוך את המים במקרה של צורך בלי בעיות. עד עכשיו יש 1000 מיכלים כאלה ויש תכנית להשלים זאת עד 3000 מיכלים, שהם מחומר פלסטי אשר הצבא משתמש בהם. זה חלק מהתכנית.

הבעיות שקיימות היום ברשויות המקומיות הן הבעיות של איחסון הציוד לשעת חירום; מיכלים למים ומיכלים לדלק ניידים; בעיות של מחפירים במקרה של ביצורים; בעיות של מרכזי הובלה מרכזיים שבהם הרשות המקומית, בעיקר ועדה מל"ח, הוכל לפעול בשעת חירום בלי שהיה מוטרת יתר על המידה על-ידי הפצות, ונושאים אחרים שקשורים עם פס"ח. יש בעיות של קשר שהן אינן ספציפיות למל"ח.

השנה, למרות כל הקיצוצים בתקציב, הוקצבו סכומים די ניכרים לרשויות המקומיות לבעיות של מל"ח, כאשר חלקם יהיו ממעצקים, וחלקם מהלוואות פיתוח לטווח ארוך. אני יכול לומר שבשנה התקציבית הנוכחית, אם אני מאחד את המעייפים השונים ברשויות השונות, כ-15 מליון ל"ש הוקצבו למל"ח; ואנחנו דברים על תכנית דו-שנתית, כלומר 30 מליון לשנים 1976, 1977. ויש בסכומים אלה כדי לקדם במידה רבה אותם הנושאים שצינתי עד כה.

במסגרת הרשויות המקומיות גם הנושא של ריתוק הרכב נותן פתרון לשירותים חיוניים. כלומר, רכב שזקוקים לו לצרכים מיוחדים, כולל אספקת מזון לחנויות, וכולל פינני פצועים ושירותים חיוניים אחרים, יש ועדה שפועלת במסגרת זה"ל בשיחוף עם משרד המסחר והתעשייה. ברצוני להדגיש שהנושא הזה מנקודת ראות של שירותים הרכב המוניציפלי מסוגל לענות על הצרכים הקריטיים בשעת חירום.

פינני האולוסיה זו בעיה. הרשויות המקומיות מאורגנות על-ידי מרכזי פינני ומרכזי קליטה. בכל רשות מקומית גדולה ובנינונית של 5000 תושבים ומעלה הדבר מאורגן למעשה, וזה המסך לפעולות הג"א וזה כולל פינני אוכלוסיה, פינני פצועים וחללים וכדומה.

באשר להצטיידות בנושא זה, כאן הלכנו בשתי שיטות: גם מירכוז וגם ביזור, הואיל ולא כל הרשות מקומית יכולה מבחינה מחסנים והכסף לעשות את הכל בעצמה; כמו למשל הכנות לטיפול אחרי הפצות, שום הכנות עלולות שלא לענות במקום שצריך, או שיהיו במקום שלא יהיה צורך.

בכל רשות מקומית יש מחסן חירום שכולל מזון, שמיכות ונוסף לזה הציוד הבסיסי. בכל רשות מקומית יש שני מחסנים עצמאיים, שמאפשרים לתת עזרה לרשות מקומית שאזלה הציוד הקיים לא יענה על הבעיה.

אנחנו מדברים על רשויות פינני צה"ק של 90,000 מקומות בארץ, שמחלקים על פני כל הארץ. מבחינה זו ההפעלה תיעשה על-ידי גרעינים שהוקמו בכל רשות, שההיקף שלהם הוא 20,000 איש,

י. מרקוביץ:

אבל במציאות יש 15,000 איש. מבחינת התרגילים וההכנות בעשית פעולה שיגרתיית שמבצעת על פני כל השנה. אנחנו מקווים להשלים את כל הצרכים כאילו עלולה לפרוץ מלחמה מחר, מתוך חקוה שברגע שתיפול פצצה יש תשובה לשאלה של פיננסי. בכל רשות מקומית יש מרכז פיננסי להפעלה מיידית, וחוך כמה שעות ניתן להפעיל אותו. מרכז הפיננסי מבוסס על הציוד שנמצא במרכז, ועל האנשים ברשות המקומית שבכל מקרה ניתן להפעיל אותם במהירות.

מ. מרדור:

לשאלה של התפישה - אנחנו חלק מהתפישה בראיה של בטחונות לאומית וכלכלית לאומית. מערך מל"ח הוא חלק מזה. כפי שאמרת בתחילת דברי העובדות שנקבעות במדינה בזמן מלחמה, הן מתייבות לנו גם את המצבים וגם את האמצעים. זה אחר כך קובע את האיזון או אי-איזון שנוצר במשק. צריך לקחת בחשבון בצורה בהירה וברורה ביותר, כי האמצעים מוגבלים מאד, וגיוס המשאבים כפי שזה מסתמן על-ידי זה"ל, כפי שזה"ל כרגע בנוי, אינם לקראת מלחמה קשה. חייבים למשוך מהמשק מכסיוסום משאבים כפי שנתנו למשוך. ההצטיידות הגדולה של זה"ל מחייבת לקחת עוד יותר מהפוטנציאל של המשק. מדובר בכח אדם מקצועי וטכנולוגי; וזה אומר רכב שלוקחים אותו בכמות גדולה יותר. השאלה היא עם מה אנחנו עלולים להשאר כפי שהצבא מתכנן זאת ברגע. אני רוצה להראות לכם כמה מספרים כדי להבליט את הבעיה החמורה שאנחנו עומדים בפניה, על מנת לעמוד במערך של מל"ח בשעת חירום.

הצבא חייב לקבל את הרכב הדרוש לו לתקנים שלו בהתחשב ביחידות של השריון שהוא הקים. כל רכישת הרכב שהצבא עשה אינה עונה במספרים די ניכרים, והוא ערוך לקחת את אותו רכב שרכשנו לצרכי שעת חירום, כפי שהיה במלחמת יום הכיפורים. (תיאור על פי תרשימים).

ברצוני לסכם נקודה זו כדי שלא תהיינה אי-הבנות. מה שנאמר נאמר עם קו מדגיש שזו הבעיה כעת עם ראיה לאומית כוללת, ואם אנחנו אומרים הכשרה קודמת, זה מוכרח להיות על חשבון גורם אחר בתוך מערך מל"ח. המשק הוא הגורם היחיד שאפשר לקחת מסנו. הצבא רשאי לקחת לפי החוק והוא לוקח. זה צריך להיות ברור. וזה מה שאנחנו אומרים לשעת חירום ולמשק לשעת חירום, זה משק שיכול להתכונן לתקופה קצרה מאד של חירום, גם לחדשים ספורים, אבל גם אז יש לו אי-איזון במשק בגלל אמצעים מסויימים שזה"ל לקח אותם יותר.

דוגמה לכך הרכב וכוח האדם באי-האיזון, וזאת אני מדגיש שצריך לקחת בחשבון. מישהו אמר כאן שבמלחמת יום הכיפורים הבעיה הייתה החובלה. אבל מבחינת המזון הכל היה בסדר גמור. האוכלוסייה הייתה בלוחסוס בלתי-רגיל. לא היה חסר דבר. האישפוז פעל ברמה מסדרגה ראשונה. התובלה הימית הביאה את כל מה ש היה צריך. גם דלק היה מספיק. הלוואי וזה יהיה כך הלאה, ובזה אני מסופק.

הצבא תכנן שלא לקחת מהמשק, ועשינו חלוקה מה הוא לוקח ומה אינו לוקח. הוא היה צריך מזלגות, אז הוא לקח אותם מהמפעלים הקרובים ביותר.

אנחנו צריכים לקחת בחשבון, כי במלחמה הבאה, במידה ותהיינה פגיעות, אך העורך ייפגע קשות, כל האיזון יהיה אחר; אם רשת הטרוספורטורים או הרשת העצמית תיפגע או רשתות המים ייפגעו הכל יגיע אחרת. אנחנו מתארגנים, אבל אם יש מערכות סקבילות - וזה דבר שאין לנו - אם מערכת המים תיפגע אני מעריך שיהיו לנו מספיק מי שחיה, אבל יכול להיות שלא יהיו מספיק מים כדי להשקות פרדסים. זה יכול להיות. יש מצבים כאלה.

מ. מרדור:

אותו דבר לגבי המפעלים - אנחנו כל הזמן מנסים לדרבן אותם להצטייד בדיזל-גנרטור. אנחנו מדברים כל הזמן על המסק החיוני, ולא על המסק הלא-חיוני. במסק הלא חיוני מה שלא נעשה לא יהיה. הקדיסויות הן למסק הקיים.

לסיכום, אסור לנו לראות שאנחנו נמצאים במצב אידיאלי במסק בשעת חירום. אנחנו כל הזמן במצב קשה, וגם בשעת חירום נמצא במצב קשה. אם אמרנו שהכרעה קודמת, פירושו המשאבים לצה"ל והיתרות המינימליות לשאר הדברים. הצבא מנסה לא לתת כוח אדם, ויש ויכוחים כל הזמן, אפילו לספעלים חיוניים, ולכן אנחנו נעמוד במצבים קשים.

אם נוסף לזה, אותן הכוונות שהיו להשקיע הרבה כספים בנושא מל"ח, הרי עכשיו עם הקיצוצים בתקציב הכוונות האלה ירדו מהפרק. כמובן שיש לזה השלכות ויש לקחת זאת בחשבון.

נעשות פעולות מקיפות ממלכתיות יסודיות ובהיקף גדול מאד להכנת המסק והאוכלוסיה לשעת חירום. אבל בגלל האפשרויות הכספיות המוגבלות של המדינה יש חלק מהדברים שהוא נופל.

לענין פינוי האוכלוסיה, ולא רק פינוי האוכלוסיה שנפגעה באותו מקום - אנחנו חייבים לקחת בחשבון שעלולה להיות אוכלוסיה שחיפגע במקום אחד, ויצטרכו לעבור למקום אחר. השאלה היא איך משרד הפנים צריך להתארגן בענין זה. יש צורך בהשקעות רבות ובהרבה הכנות. הבעיות אינן פשוטות.

הינ"ר י. הורביץ: אני מבין שהטיפול בנושא זה הוא נמרץ, בשיטת לב רבה ובמסירות. אני מודה למר מרדור, ולכל אורחיו שהשתתפו בדיון היום. אני רוצה לקוות שכל דברי הדאגה שנשמעו כאן נמצאים בטיפול. אם חרפנו בשאלות שלנו בהצבעה על הבעיות תבוא ברכה. אני מקבל כל מה שאמר כאן מר מרדור, אני מוכן שתהיה ביקורת על מה שנאמר, אבל אין לי ספק שהצבא יצדק בזה אם הוא יקח את כל המשאבים הדרושים לו, ויזכה בנצחון במוקדם, במקרה של מלחמה.

הישיבה נועלה בשעה 15.45