

פרוטוקול מס' 188

מישיבת ועדת הכלכלה
יום ד', י"ב באייר תשל"ו - 12.5.1976, שעה 8.30

ב כ ח ו:

חברי הוועדה:
י. הורביץ - היו"ר
א. אבטבי
פ. גרופר
י. דרביצקי (יודין)
ע. הדר
א. זילברברג
מ. חריש
א. לבני
י. מודעי
י. שערי

מוזמנים:
י. ברגר - משרד החקלאות
ש. דר-זיין - " "
א. שילן - מבכ"ל משרד התחבורה
י. הררי - "אגד"
ש. לוין - " "
י. ראביד - " "
עו"ד קמה - משרד התחבורה
י. מלכה - המפקח על התעבורה, מ' התחבורה
י. כהן - משרד התחבורה
ב. בורשטיין - " "

מזכיר הוועדה: פ. פלקסר

יועץ כלכלי
לוועדה: ד. לב

רשמה: ע. הירשפלד

- סדר-היום:
1. מועצת הפירות - תיקון כללים.
 2. דיון על המצב ב"אגד".

חוק מועצת הפירות (ייצור ושיווק), תשל"ג-1973 - תיקון כללים

היו"ר י. הרוביץ:

אני פותח את הישיבה.

י. ברגר:

בכללים בדבר רישוי משווקים מורשים קבענו לגבי שני ענפים, פקאן ושקדים, שכדי שאדם יוכל לקבל את ההרשאה, הוא חייב לעמוד בכמה מבחנים, ועכשיו אנו יודעים שהרבה סוחרים אינם יכולים לעמוד במבחנים אלה. על-ידי התיקון הזה אנו נותנים להם ארכה של שנה.

פ. גרופר:

אני מציע לאשר את התיקון.

הוחלט: לאשר את התיקון המוצע.

י. ברגר:

לפי חוק מועצת הפירות, יכולה להיות מועצה כוללת לזיתים וגפן, גם לזיתים מזנים סוריים, אבל השרים רשאים להוציא בצו, באישור ועדת הכלכלה הקמת מועצות בפרדות לפי חוק מועצת הפירות לגבי שתי המועצות האלה. בזמנו אישרה ועדת הכלכלה צו, לפיו מוקמת מועצה לזיתים ושמן זיתים מזנים סוריים, וכעת אנו מביאים לידיעתכם את הרכב המועצה. אנו מציעים שבמועצה יהיו 25 - 26 חברים: מגדלים של זיתים סוריים - 13-14; יצרני מוצרי זיתים - (א) בתל בד - 2; (ב) מפעלים לביבוי זיתים - 2; (ג) תעשיית שמנים - 2; צרכנים - 1; הממשלה - 5. היות שיש מגדלים מוסלמים, דרוזים, בוצרים ויהודים, אנו מציעים שהם ייבחרו לפי משקלם פחות או יותר בהיקף הענף. יהיו שם כ-3-4 דרוזים, 4 מוסלמים, 4 בוצרים ושני יהודים. הממשלה תהיה מיוצגת לפי החלוקה הבאה: 2 נציגים של משרד החקלאות, שניים של משרד המסחר והתעשייה ונציג אחד של משרד האוצר.

פ. גרופר:

אני לא בעד דחיה, אבל אני מבקש לבדוק בקשר לסעיף הראשון - מגדלים של זיתים סוריים - 13 - 14. מה פירוש סוריים?

י. ברגר:

בנציגות המגדלים יש גם שני יהודים.

פ. גרופר:

אני מבקש לאפשר לי לבדוק את ענין המגדלים של זיתים סוריים. אני מסכים

לאישור הרכב המועצה, בהסתתיגות.

דיון על המצב באגד

היו"ר י. הרוביץ:

אנו מעוניינים לדעת מה המצב באגד ומבקשים מכם לספר לנו - גם המשרד וגם מזכירות אגד - מה קורה. לאחר שאגד ימלא את ההתחייבות שלו, כפי שאני מקווה, לאחר שהוא יעשה את כל מה שבדרוש ממנו על-ידי המשרד ועל-ידי ועדת הכספים ויעלה בידכם להתגבר על הקשיים האלה, שאלתי היא אם יש לכם תחזית ברורה, לאחר שאתם יודעים בדיוק מה גובה הסובסידיה, איך אתם מאזנים את עצמכם. הייתי רוצה לשמוע מכם איך אתם רואים את התמונה הבריאה לאחר שתעשו את הצעדים הדרושים. לאחר שבשמע את הסקירה מה קורה באגד, אני מבקש לומר לנועדה איך אתם צופים את העתיד, מתוך הבחנה שיום אחד, לאחר שתעברו את הקושי, אגד יבריא.

א. שילון:

אסקור בקצרה מה היו ההתפתחויות לאחרונה ואיך בראות לנו מגמת ההתפתחות

לעתיד, ואחר-כך חברים יוסיפו.

א. שילן

כזכור לכם, דירונתנו לוועדת הכלכלה בחודש פברואר על המצב באותה תקופה, בעקבות מתן אשראי של 50 מיליון ל"י לקואופרטיב. הכנסת היתבתה אז את מתן האשראי במספר התביות, כמו קבלת בטוחות והפקדת מגירות של מפעלי תחנות, והמילה על ועדת גולומב לברר את ההתחשבות שהיתה לאגד עם הממשלה, לצורך או כתבאי להזרמת האשראי. אגד מילאה את כל מה שהוטל עליה וועדת גולומב התחילה בעבודה הנוספת, לברר את הסוגיה של ההתחשבות בין הממשלה לבין אגד. במקביל מינתה הממשלה ציג בכיר משותף למוסדות המבהלים של אגד, את ד"ר רמון הראל, והמשימה שהוצבה בפניו היתה: (א) לעסוק יחד עם המוסדות הנבחרים של אגד בגיבוש תוכנית להבראה כלכלית, לא בקווים העקרוניים אלא מתוך התמודדות עם פתרונות קונקרטיים בשטח. ובמקביל - לגבש דרכים גם להבראת המבנה החברתי-ארגוני, משום שברור שתבאי להגשמה של כל תוכנית כלכלית הוא חיזוק וביטוח המערכת החברתית-ארגונית. והראיה היא, ההתפתחויות שאנו עדים להן ביומיים האחרונים.

גובשה תוכנית ביניים במישור הכלכלי. לאגד יש היום גרעון של כ-15% ביחס להיקף הפעילות.

היו"ר י. הורביץ: מה היא הפעילות?

א. שילן:

אם באמר שהיקף הפעילות הוא בסדר-גודל של מיליארד ל"י לשנה - השנה, זה יהיה יותר - יש גרעון מעבר לסובסידיה בסדר-גודל של 150 מיליון ל"י, ואני מעגל את המספרים. אגד מתאזנת בפעילות השוטפת שלה, וכל הגרעון משקף, מבחינה מסויימת, את עלות המימון. לאגד יש גרעון מצטבר מן העבר בסדר-גודל של 400 - 500 מיליון ל"י.

פ. גרופר:

לאחר הזרמת הכספים?

א. שילן:

ישנו גרעון מצטבר והוא ממומן מכספים שונים, מרביתם כספים לזמן קצר, שעולים ריבית שולית. אם זה כספים בנקאיים המחיר הוא בסדר-גודל של 40%, ואם זה חוב למס הכנסה, אני משער שהיום הוא עולה ל-26%. אלה הם הכספים שמממנים את ההפסד המצטבר, והריבית השנתית על הסכום הזה היא שבעים משקפת את ההפסד השוטף של אגד. הריבית על ההפסד המצטבר היא אותם 150 מיליון ל"י.

בתשובה לשאלה לגבי ההזרמה שהיתה עד היום, חשוב לזכור שבשנה האחרונה הממשלה הזרימה פעמיים 50 מיליון ל"י, כהזרמה נושאת ריבית של החשב הכללי, כאשר הסיכון כולו על המלווה. ההלוואה היתה הלוואה בנקאית, והסיכון הוא על בנק הפועלים.

תוכנית ההבראה לתקופת הביניים מתבססת על קונסולידציה הוגית מצד אחד ועל חסכוניות תפעוליים מצד שני, במגמה לסתום את הפער הזה של 15% ביחס למחזור. הקונסולידציה ההוגית בהיקף של 200 מיליון ל"י, שמדובר בהם עכשיו, צריכה לתרום 5% - 6% חסכון בעלות מימון, אבל יהיה כאן חסכון גדול. הסכום הזה יעלה כ-16%. 9% ריבית + ביטוח הצמדה, וההפרש הוא תרומה לחסכון בעלות המימון. השאר צריך להיות מכוסה בחלקו על-ידי התייעלות וחסכון פנימי בקואופרטיב. חסכוניות אלה צריכים להיות מורכבים חלקם בסעיף שכר עבודה, וחלקם בדרכי חסכון ויעול אחרים; והחצי השני צריך לבוא, לפי התוכנית, מהעלאת תעריפים או מהעלאה מסויימת בסובסידיה.

זו ביסודה תוכנית הביניים להבראה כלכלית. על התוכנית הזאת, שהוגשה ואומצה על-ידי אגד, במסרה לוועדת

א. שילר

גולומב והומלצה על-ידיה - על תוכנית זו מתנהל המאבק הפובלימי היום בקואופרטיב. לחיזוק המוסדות המנהלים של אגד בהתמודדותם על הגשמת התוכנית הובאה הצעה להקים מזכירות חירום בסמכויות מיוחדות, שבאה להחליף למעשה את ההנהלה שהיתה קיימת קודם. מזכירות זו צבחה ברוב מוחץ באסיפת העובדים, והיא שיושבת כאן.

ועדת גולומב ממשיכה בעבודתה, והתקיימה לסיימה ולהגיש המלצותיה, על כל מכלול הנושאים שעומדים לפניה, שהם במהותם שניים, עד חודש אוגוסט. הנושאים הם: תוכנית להבראה פיננסית כוללת, ותוכנית בתחום ההכרזה, המצבה והביטוח הפובלימיים באגד עצמה, ובין אגד לבין הממשלה. כנובת הממשלה, מיד לאחר קבלת ההמלצות הסופיות של ועדת גולומב היא להיערך להתקשרות חוזית-הסכמית רב-שנתית חדשה עם הקואופרטיבים, וההתקשרות הזאת צריכה לתת תשובה למדיניות התעריפים והסובסידיות. היא צריכה לתת תשובה למכשירי ההכרזה והבקרה, וגם לנושא של ההתמודדות עם שינויים בנסיבות הכלכליות, ירידה בביקושים, השלכות על תדירויות וכיוצא באלה. אני מניח שהתקשרות כזאת תיצור בסיס מוצק לפעילות של הקואופרטיבים לתקופה של 4 - 5 שנים. אחר-כך יהיה צורך לעשות רביזיה גם בהתקשרות הזאת, בגלל השתנות הנסיבות הכלכליות, אבל ייווצר בסיס, כפי שהיוו המלצות ועדת קשתי בשנת 1971. גראה לנו שבעקבות קונסולידציה הונת, שתבסס על מימוש הנכסים של אגד, - כי עכשיו מדובר על מימון ביניים. הממשלה בותבת עכשיו 200 מיליון ל"י, היא בתבה בעבר מימון של 100 מיליון ל"י, והיא סבורה שהכיסוי ל-300 מיליון ל"י האלה צריך לבוא בראש וראשונה ממימוש הנכסים.

ע. הדר:

ועדת גולומב עוד לא הוציאה מסקנות לגבי מימוש העבר.

א. שילר:

כן, אבל ועדת גולומב היא אשר תקבע את התחלקות הסכום הזה בין תבותה של הממשלה לפי טענת הקואופרטיב, לבין עמדת הממשלה, שבראש וראשונה ההפסדים המצטברים צריכים להיות מבוטלים על-ידי הקואופרטיב עצמו. בכל מקרה, לקראת סוף הקיץ בודע את הדברים ואז יוגדרו המקורות לכיסוי ההפסד המצטבר והקונסולידציה ההנבית, ואז אגד יוכל לצאת לפעילות סדירה. לממשלה יהיו אז מאשירי הכרזה ובקרה, שבאמצעותם בעקב בצורה צמודה אחרי המפתח בפעילות, ואגד מקווים שבעזרת מאשירי הבקרה וההכרזה האלה במגע משברים בעתיד.

במקביל אגד מצפים שבקואופרטיבים יחול שיקום חברתי ושיקומו מוסדות סמכותיים, שיהיה בהם כדי להבטיח את מימוש התוכנית הכלכלית כלפי החברים, וזו בעצם הנעייה שאתה הקואופרטיב מתמודד. הנוסחה די ברורה. המספרים ידועים והנסיבות ידועות. השאלה היא אם המוסדות הנבחרים של הקואופרטיב יצליחו להנהיג את הקואופרטיב עם ההתייעלות. זה מכלול דברים. זה הורדת שכר, שינוי שיטת השכר, הצמדתה לתפוקה, חסכון בתחום השעות הנזדקפות וכל מה שקשור בזה. זה גם התייעלות בתחום הפעלת הקווים, תוך כדי התמודדות עם רמת השירות. זאת אומרת, צריכים לייעל את המערכת מבלי לפגוע ברמת השירות לציבור; או לפגוע קצת, כפי שזה נעשה לאחרונה.

תוכנית הביניים היתה צריכה להתחיל לפעול באפריל, לכל המאוחר במאי, ומזכירות אגד שאימצה אותה לאחרונה התחייבה להפעיל אותה. מדובר כאן במכירת נכסים וצמצום עלויות, וזה צריך להעלות את הקואופרטיב מיד על בסיס של איזון בפעולות השוטפות.

א. זילברברג:

האם זו פעם ראשונה שהולכים לתוכנית כזו?

א. שילן:

אגד הולכת לתוכנית כזו בפעם הראשונה. "דן" הלכה לתוכנית כזו

לפני כמה שנים והצליחה.

סובסידיות. גם בתחום זה אנו בערכים לשכלולים. זאת אומרת, אנו בוחנים את האפשרות לשנות את שיטת הסובסידיות. היום הסובסידיות מתבססות על תחשיב גלובלי, ואנו בוחנים את האפשרות להשתית את הסובסידיות על בסיס של הגדרת קווים ספציפיים בענין רווח והפסד. הנושא מורכב מאד, הוא מותנה בהכנסת מערכות של דיווח חשבונאי בקואופרטיב, אבל אנו בוחנים את האפשרות להגשים את התוכנית הזאת בהדרגה, בקטעי דרך גבחרים.

אני מדבר במישור המקצועי האבסטרקטיבי. אנו בוחנים את השיטות הנהוגות בתחום זה בעולם הגדול. קיימות שלוש שיטות. השיטה שקיימת במדינת ישראל, שהתחברה בוסעת והממשלה מקדימה מראש שיעור סובסידיה מסויים, על-פי סל של הוצאות גלובלי, מבלי להתייחס לקווים. בסך-הכל, שיעור הסובסידיה בארץ במון מזה שנהוג, למשל, במערב אירופה. לפני שבועיים ביקרה בארץ משלחת של משרד התחבורה האיטלקי, שם הסובסידיה היא בשיעור 50%. אינני אומר שזו הדוגמה האופטימלית. גם בגרמניה שיעור הסובסידיה הוא משמעותי.

היו"ר י. הרביץ:

איך אתה יודע שבגדרה אתה מפסיד?

א. שילן:

אמרתי, שכרגע הסובסידיה והתחשיב הוא גלובלי. המטרה היא להגיע לסובסידיה על בסיס של תחשיב ספציפי יותר מדוייק לקו בודד, או אולי לקבוצת קווים לפי אופי מסויים. זה מחייב העמקת שיטת החשבונאות הפנימית בקואופרטיב. לאחרונה הקמנו צוות משותף לקואופרטיב 'ולאוב' תל-אביב, שהוא רק בשלבי עבודתו הראשונים, שתפקידו לשכלל את שיטת דיווח ההתחשבות הפנימית, במגמה שתהיה לנו אינפורמציה על קבוצת קווים כיחידת עלות. מדובר במאות קווים. כאשר תהיה לנו אינפורמציה כזו, גם אז נשאלת השאלה באיזה שיטה לבחור. יכולה להיות שיטה, לפיה הקו יפעל, אנו נגדיר מראש את עומק הסיבפורד ובאמר: הקו יפעל כיחידת רווח והפסד של הקואופרטיב.

ישנן שיטות, שמקובלות במינכן, פרנקפורט והמבורג, שהקואופרטיב צותן את השירותים הפיננסיים ומקבל בעד הקילומטרז'. זאת אומרת, הממשלה שוכרת מהקואופרטיב הפעלה של קו. הממשלה קונה את השירות מהקואופרטיב, והיא שמוכרת את הכרטיסים. יש שיטות שונות, שתבאי להפעלת כולן הוא שינוי מערכת החשבונאות התמחירית בקואופרטיב. אנו פועלים עכשיו בתחום המערכת החשבונאית, שזה מורשכל ראשון, ובמקביל אנו בוחנים את השיטות המקובלות בעולם ואת מידת ישימותן לתנאי ישראל. אני מניח שאנו נבשיל בנושא זה לקראת סוף השנה. התהליך מורכב, ואז נהיה מסוגלים להגשים אותם, גם כן, רק בתהליך הדרגתי. אבל תבאי לכל דבר הוא ההשפעה הכלכלית הכללית ומערכת הדיווח הפנימית.

א. זילברברג:

הבעיה כבר קיימת כמה שנים. מה נעשה עד היום?

א. שילן:

עד אוגוסט 1971 כל המגעים בין הקואופרטיבים לבין הממשלה היו על בסיס של משא-ומתן אד-הוק מדי שנה. התחבורה נסעה, נוצרו תוצאות. אם התוצאות היו טובות, כולם היו מרוצים, אם הן היו לא טובות, ברוב

א. שילו

המקרים הקימה הממשלה ועדה ציבורית זאת או אחרת, שדבה בתוצאות "פוסט-פקטום". רק בשנת 1971 קמה ועדת קשתי, שביתקה את הפעילות של התחבורה הציבורית מהפעילות של קוסט-פלוס, והיום הקשר בין הממשלה לקואופרטיב מושתת על סל הוצאות אובייקטיבי, שאין לו נגיעה למה שמתרחש בפועל בקואופרטיב. עכשיו אנו רוצים לשכלל את השיטה הזאת ומבסיס ליישם את הקובצפציה של הסל, לא לגבי מכלול מאות הקווים, אלא לגבי קווים ספציפיים בצורה יותר ספציפית, יותר סגולית, כשאנו מתכוונים לחשוף קווים מסויימים לתחרות; וזו הנקודה החשובה, שקווים מסויימים לא יזו כלל מסובסדיה. למשל, קו חיפה - תל-אביב. כל זה בנושא שאנו לומדים אותו.

זוהי גם ההצעה שלי.

ע. הדר:

א. שילו:
אנו מתמודדים כעת, יחד עם הקואופרטיב בנושא זה. אלה הם שלבי ההתפתחות בענין. השאלה היא להגיע לתוצאות טובות. הבראה פיננסית היא תנאי הכרחי לכל הנושא של התייעלות פנימית, כי מוסדות הקואופרטיב אינם פנויים היום לעסוק בפיתוח שיטה יותר מתחכמת. כאשר יש על ארגון זה בסל של הפסד מצטבר בסכום של 500 מיליון ל"י, וכשהוא ממומן להתחייבויות לזמן קצר, וצריך לחדש את כל המערכת הזאת מדי תקופה, כמובן שעיקר תשומת-הלב של ההנהלה ניתנת לגושים ולא להבראה ארגונית פנימית.

לכן צריך להיות תהליך משולב. מרגע שהפדיון של הקואופרטיבים הושתת על אותו סל הוצאות אובייקטיבי, הקואופרטיבים היו צריכים להתמודד באופן יום-יומי עם שאלת התייעלות, משום שהם מקבלים את הפיצוי להתייקרות העלויות, לא לפי מה שמתרחש אצלם בפועל, אלא לפי הממוצע הכללי. הפיצוי לשאר מרכיבי העלות הוא לפי האינדקס הממוצע שאותו קבעה הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. זאת אומרת, הבהלת הקואופרטיב היתה צריכה לפעול להורדת ההוצאות אל מתחת לשיעור התייקרות של ההוצאות במשק. הטענה שלנו היא, שהנהלת אגד בנושא זה השכילה קצת פחות מהנהלת דן. הראייה היא, שבקואופרטיב אגד הצטברו הפסדים בסדר-גודל זה, וקואופרטיב אחר הצליח להתמודד עם הסל, מבלי שבצטברו בו הפסדים בסדר-גודל כזה.

זה רק בגלל חוסר הידברות.

א. זילברברג:

אני מצלם את התוצאות.

א. שילו:

י. דרביצקי (יודין):

בציבור הרחב, ובדומה לי גם בהסתדרות העובדים, רק לפני תקופה קצרה יחסית היה מקובל לחשוב שאגד הוא הקואופרטיב המבוסס מבחינה כלכלית והוא מצליח. אנשי "דן" גם דנו על הזכות להתאחד עם אגד ולהתחלק אתו בפרוספריטי שלו. שאלתי היא, מה קרה בתקופה קצרה יחסית, שהיוצרות התחלפו? מה גרם למפנה כל-כך חריף?

א. שילו:

סל ההוצאות אשר הגדיר את התמורה לאגד על בסיס מדדים אובייקטיבי בקבע בשנת 1961 ובוסח בצורת חוזה עם הקואופרטיב. עד שנת 1973 המשק היה במצב של גיאנות והתנועה היתה בתהליך של עליה. מ-1973, אגד - כמו הרבה פירמות אחרות במשק, נקלע למצב של ירידת ביקושים מצד אחד וגידול קיצוני בעלויות מצד שני, והמערכת הזאת התקשתה להתמודד עם המציאות הזאת. משנת 1973 הצטבר עיקר הפסד המצטבר של אגד. אם יש הפסד של 450 מיליון ל"י, אני חושב שהוא גובה בעיקר מהשנים 1973-1974-1975.

מ. חריש:

האם ירידת הביקוש היתה זהה
ב"דן" וב"אגד"?

א. שילון:

לא. באגד היתה ירידה מהירה
בעקבות המלחמה, בשעה שבדן יש פחות
או יותר יציבות בתחום הביקוש. ל"דן" יש קשיים אחרים, שנובעים ממצב
התחבורה בגוש המטרופוליטני.

י. הררי:

לפתיחה הייתי אומר, שהבעיה של
אגד היום, לפי הבחינה יושב-ראש
הוועדה בפתח הישיבה, היא התמודדות עם תוצאות, ואתם שואלים על הגורמים.
כלומר, היום אגדנו כבר מתמודדים עם תוצאות של פעילות, שלנו יש כמובן
זווית-ראיה משלנו לגביהן ולמשרד התחבורה יש זווית-ראיה משלו.

הבעיה הכלכלית של אגד היא תוצאה
של שיטת "קוסט מינוס" משנת 1949 ועד 1976 ועד בכלל. שיטת ה"קוסט
מינוס" - למרות שלשיטה קוראים "קוסט פלוס" - היתה שיטה מקחבית עד
1971, שאז היו דנים כל שנה, אם ישירות ואם באמצעות ועדה ציבורית על
התוצאות, והוועדה היתה מאשרת חלק מן הפער בין ההוצאות להכנסות.
זו היתה שיטת ה"קוסט מינוס", שאנו קראנו לה שיטת השוק, אבל היא היתה
תמיד מינוס. בשנת 1971 זקבעה שיטה יותר אוניקסיבית, יותר זכונה,
אבל גם היא "קוסט מינוס". כלומר, זקבעה לנו תשתית של סל גרעונות,
שם היינו מקבלים את כל הפיצוי האוניקסיבי, לא היינו גפוצים על הכל,
מראש זקבע גרעון, וזו כבר שיטת "קוסט מינוס". שלא לדבר על כך,
שבמבנה הסל היו גורמים, שהטילו עלינו ספיגה על אף התשתית הגרעונית
של הסל. כפי שהזכיר מבכ"ל משרד התחבורה, ספיגה בנושא השכר של 25%
מן השכר. כולנו יודעים מה קרה במדינה בשנים האחרונות, וספיגה כזו
הביאה לייעול, שאיש במדינה לא יכול היה להתמודד אתו, כולל הארגונים
היעילים ביותר. יש גבול של יעילות שמפעל טוב יכול להתמודד אתו.
יש 3% לשנה; הוא יכול להתמודד עם 4%, אבל הוא אינו יכול להתייעל
ב-15% - 16% בשנה.

לסיכום הפתיחה אני רוצה לומר,

שהבעיה של אגד היום היא היאבקות עם תוצאה ומקורה בשיטת ה"קוסט
מינוס", שלא בוטלה עד היום. אפשר להגדיר שבמצב שאנו בתוכם בו, יש
לנו התמודדות, או צריכה להיות לנו התמודדות עם בעיית הטיפעול השוטף,
המימון השוטף, עוד לא מבחינת מימון, אלא מבחינה כלכלית, שהיום כל
לירה שהאגודה פוציאה יש לה לירה שבכנסת, שיש איזון שוטף. והבעיה
השניה היא בעיית גרעונות העבר. עד לפני כשלוש שנים לא היתה לאגד
אף הלואה צמודה, והריבית המידנית שאגד שילמה היתה 18% - 19%. היום
אגד משלמת ריבית שמתקרבת ל-40%. ההסדרים שנעשו עד היום, כולל ההסדר
לפני יומיים שהיה עם ועדת הכספים, שהוא ללא ספק דרך לקונסולידציה,
הם הסדרי ביניים. אנו מתבגדים להסדרי ביניים. בוועדה זו נזפו בנו,
מדוע חיכינו כל-כך הרבה שנים. ובכל אופן, זו אינה סיבה מספקת כדי
להפסיק את התחבורה במדינה. אנו יכולים לצעוק, אבל את התחבורה אנו
צריכים לקיים.

גם הסכום של 200 מיליון ל"ש הוא
הסדר ביניים. הסכום אושר לנו לתקופה של 20 שנה ב-16% כמלווה, אבל
בינתיים נחכה לפסיקתה של ועדת גולומב, ולקראת תחילת שנת 1977 בצטרך
לפרוע את ההלוואה הזאת על-ידי מכירת נכסים.

י. הררי

ועדת גולומב היא ועדה אד-הוק, והיא הוועדה הקבועה ביותר במדינה. היא היתה צריכה לסיים את עבודתה עד מחצית אוגוסט 1974. היא עוד לא סיימה את עבודתה, ואיבני בטוח שהיא תסיים אותה באוגוסט 1976. עד מרץ 1976 צריכה היתה ועדת גולומב לבדוק לא כוועדה מיעצת, אלא כפוסקת לגבי הלוקת האחריות לגרעונות העבר. התאריך הבא שהוטל עליה, ושהיא התחייבה בו, הוא סוף אוגוסט 1976. איבני מוכן להמר על הרכוש, שעוד יותר באגד, שאכן היא תעמוד בתאריך זה. במלים אחרות, עד עכשיו הכל עוסקים בהסדרי-ביניים, ומסבירים לנו - ולא מעט בצדק - שהנה רק עכשיו קבלנו הלוואה; ואגב, היא עוד לא בתקבלה - שמפעל פרטי לא קבל הלוואה בסדר-גודל כזה. קבלנו 200 מיליון ל"א בתנאים טובים, על גרעונות שיתכן שכולם הם באחריות הממשלה, לפחות תיאורטית, ואנו משלמים בגללם 38% ריבית, ומסבירים לנו שאנו חוסכים. יתכן שאנו חוסכים, אבל זה עוד לא הוכח. ועדת גולומב צריכה לפסוק בענין זה.

ועדת גולומב החליטה החלטת ביניים בתחילת 1975 לגבי שיטת החישוב של תעריפי הבטיחה, או הבסיס שעליו צריך לבנות את החוזה בין הממשלה לבין המפעילים. עד היום לא נחתם חוזה כזה בעקבות הדו"ח, אם כי עקרונות הוא היה יכול להיות תנום.

בעתונות נכתב, בעקבות דו"ח מבקר המדינה, ששולמו סכומים מעל 40 מיליון ל"א, ואנחנו לא הגוף שצריך להגיב על כך. לדעתנו, כאשר יסימו את התשבון, יתברר שבהתאם להסכמים, או להארכת הסכמים קיימים - כי לא נחתם חוזה חדש - הממשלה באמצעות ציגיה שמרה על כספי משלם המסים ושילמה פחות במקדמות שלה. אבל עובדה היא שמגששים באפלה. באמת משלמים מקדמות, כי זה לא מושמת על חוזה, למרות שהוועדה סיימה את עבודתה בקטע הזה.

מכירת רכוש אגד לפי מסקנות הדו"ח השני של ועדת גולומב היתה קודם-כל להבראה חוגית של האגודה. עד היום לא נמכר הרכוש בשל סיבות גם חיצוניות וגם פנימיות, והיום מדברים שהרכוש הזה צריך לכסות גרעונות, שעוד לא החלט מי אחראי להם.

היו"ר י. הרביץ:
כאן אני רוצה לחזור לענין העיקרי ולשאול: יזרימו לכם סכום בגובה 130 או 150 מיליון ל"א. הממשלה תיקח חלק ואתם תקחו חלק. האם על-ידי זה תוכל לומר שזה מספק אתכם ותוכלו מעתה לנהל את העסק כמו בל מפעל אחר? האם בזה יסתיים ענין הגבון של העבר?

י. הררי:
אשיב לך תשובה תיאורטית: אני פסימי מאד. אפשר לחשוב שאגד הוא אי בכלכלת המדינה. אני יכול לתת תשובה, אם לא פרקטית, לפחות תיאורטית, שהיא ישימה לדעתנו: מעבר לשיטה של קבלן משנה פותרת את כל הבעיה.

היו"ר י. הרביץ:
אם קבלן משנה, מדוע דווקא אתה?

י. הררי:
לא אמרתי שאני. אם יפילו עלי להיות קבלן משנה, לא אגוא יותר לוועדה.

ע. הדר:
אפשר להלאים את הענין.

י. הררי:
לא קבלן משנה, אלא קבלן לעבודה. במקום מערכת חשבונות ודיווח על קווים וכו', תפוסת גוסעים והאמת תבועה ומפעילים אחרים וכל המערכת המסובכת, אם אנחנו כמבצעי משימה ממלכתית מגיעים להסכמה חד-פעמית שאנו מייצרים קילומטרז', לא יהיו לנו יותר בעיות.

היו"ר י. הרביץ:

נביח שהממשלה מחליטה לבטל את כל מערכת הסובסידיות ואגד יכולה לקחת

כל מחיר שהיא רוצה, כי אין פיקוח, ויסע מי שירצה. מה אתה תעשה במהומה הזאת? אתה אומר, שישלמו לך בעד קילומטרז'. אבי מעז לשאול את השאלה הזאת, כי אני רוצה שיבוא יום ותאמר, שבתנאים אלה ואלה אגד יכולה לשאת את עצמה. אבל מדברין אבי מבין שהתמונה לא תשתנה ובשוף השבה יתקיים אותו ויכוח נצחי. אתה צריך להתחיל לבנות את העתיד על רגליך, ולא לבוא כל שנה עם גבנון כזה.

י. הרבי:

אתה מבקש שאענה על שאלה היפותטית מה יהיה אם יבטל הפיקוח על המחירים,

ואז איבני יודע מי יהיה מורשה להסיע בוסעים, אם כל אחד יהיה מורשה להסיע בוסעים, או לא. זו שאלה מאד מורכבת, שלעולם לא תהיה. ומדינת ישראל לא תעמוד בזה מבחינת התושבים, לא מבחינת המפעילים.

בשלב זה הייתי מעדיף לא לענות על

השאלה הקונקרטיית. אבל להגיע בסופו של דבר למה שאתה חותר, מתי בגמור עם זה, לזה יש לי בוסחה. אם ישחררו אותנו מהצורך להיות תלויים במרכיב ההוצאות, לאן לבסוע ובאיזה מחיר, והרוב יהיה בידי גורמים אחרים ולא בידינו; אם ייפסק המעגל הזה ונעבור למעגל אחר, תיאורטי, שבו אנו מספקים מוצר לפי קילומטרז', אז הבעיה, תיאורטי, תיפתר. באופן מעשי אני רואה את זה אחרת. אבי רואה את זה במערכת המשולשת, לא במערכת הכפולה של ממשלה, הגוף המבצע, ושל הקואופרטיב כמפעיל התחבורה, המשימה הממלכתית. במערכת המשולשת קיימת גם ההסתדרות. ברגע שהמערכת הזאת של שלושת הגורמים תיסגר וייקבע עקרון תחבורתי; ובהנחה, כפי שאמרת, שסיימנו עם גרעונות העבר ויש לנו היום בסיס של תפעול שוטף - המלצות ועדת גולומב יכולות להיות ישימות. בדו"ח ועדת גולומב נאמר, שלא יתכן שהדברים יתיקרו אלא בגבולות 2% לשנה. בגבולות אלה של חוזה בין הממשלה ובינינו, איבני אומר שלא תהיה התחשבות. כל זמן שמערכת הסובסידיות פועלת, תהיינה התחשבותיות, אבל לא תהיינה ריצות של אנשים כדי לאפשר את התפעול בעוד חודש או בעוד שבוע, ולדעתי זה ניתן. ועדת גולומב יכולה לפסוק לגבי גרעונות העבר, ואני מקווה שיהיה לה האומץ לפסוק, כי לדעתנו אחריות הממשלה היא מעבר לגרעון המאזני שלנו. אילו זה היה בית-משפט ולא ועדה ציבורית, שקבלה סמכות של בורר, הייתי יותר שקט. כאן בכבסיים גם גורמים ציבוריים ואומץ ציבורי, אבל קבלנו על עצמנו שהוועדה תפסוק. אם הוועדה תפסוק שהכל הוא באחריות אגד, נצטרך להתמודד עם הבעיה ולהגיע להסדר, ויכול להיות שהסכום של 200 מיליון ל"י הם חלק של הפתרון. יתכן שנצטרך לשלם את זה, אבל אז נבקש שיתנו לנו את זה בריבית סבירה לתקופה ארוכה.

מה שעומד לקרות באגד בימים הקרובים

מבחינת היערכות פנימית של הבראה כלכלית, זו אינה תופעה ראשונה. כל עוד אגד לא נקלעה למצב זה ולא הופיעה בציבור כפי שהיא מופיעה היום, זה היה תוצאה של התמודדות בלתי-פוסקת, של התארגנות ויעול בלתי-פוסקים. גם כמבצע של חידום כלכלי, עשינו את זה בשנת 1973 בעקבות מה שקרה במדינה, כולל הפחתת שכר חברים, שהיום מעורר בעיות מיוחדות; כולל הרעת תנאים סוציאליים ודתיית תשלומים לחברים, כולל צמצום במגבנון. עשינו את זה פעם גוספת בשנת 1974, בדמה לי אפילו מעבר למה שצריך, כי מנגנון שמצטמצם מדי פעם מפסיק להיות יעיל. ועכשיו אנו נאלצים לעשות את זה בשלישית כמבצע. לא כדבר גיהנומי שוטף, כך שאין זו הפעם הראשונה.

נשאלה כאן שאלה מה קרה בין אגד

לבין דן. קרו תמישה דברים עצומים, שהפכו את הקערה על פיה, על אף שאיבני מאשר את העובדה שדן מתנהל ללא גרעונות מכבידים ואגד מתנהל עם גרעונות מכבידים. העובדה שמצבנו רע מאד והמאבקים עם הממשלה

י. הררי

והסיוע הממשלתי שאנו מקבלים, גורמת להשראה לגבי דן. כלומר, מפעם לפעם מאבק של גוף כמו אגד בותן תוצאה גם למודלים האחרים. לומר ש"דן" פועל באופן מאוזן - בהחלט לא. גם אי-אפשר לומר שלדן אין גרעונות מצטברים. הוא מתכה לפסיקה של ועדת גולומב. ל"דן" יש גרעונות בסדר-גודל יחסי למחזור השנתי שלו, לא שוגים בהרבה מאשר באגד, אבל הפער התפעולי השוטף שלו הרבה יותר קטן. מה הן הסיבות שגרמו להפיכה הזאת? קודם-כל השיטה של חוזה עם הממשלה והשתתת התעריף, או הסובסידיה, על מרכיבים אובייקטיביים שהחלה מ-1.9.1971. היתה תקופה שמצבה של אגד היה טוב יותר יחסית לדן, ודן במצב רע יותר יחסית לאגד. כלומר, בתחילה קיבל דן הרבה יותר סיוע מאשר קבלה אגד.

היו"ר י. הרביץ: זה דווקא צריך להיות להיפך. אם נקודת

המוצא שלך גבוהה יותר, אפשרויות

הקיימוצים שלך גבוהות יותר.

י. הררי: קודם-כל ההתחלה של "דן" היתה טובה יותר.

שבית, מעבר להישוברים קבלה דן מאז ועד

היום אחוז בוסף להבראה הוביית. 2% בוספים שמתמשכים עד היום. אילו

אגד היתה מקבלת את הסעיף הזה אז, הריבית המצטברת הגורמלית, היינו

מגיעים להכנסה בוספת בשעור של 150 מיליון ל"י.

היו"ר י. הרביץ:

אגד בכנסה להשקעות עצומות שגררו ריבית,

כשלא היה מקור להשקעות אלה, ושדן לא

עשתה אותן, כולל השקעות ברכב. חידוש המשק באגד היה ללא פרופורציה

למה שנעשה בדן.

י. מודעי:

מה זה כולל עוד, נכסי דלא-ביידי?

י. הררי:

אלה הם אותם נכסי דלא-ביידי, שהם של

אגד ולא של החברים.

ג) ירידה בביקוש היתה כמעט אך ורק

בשירותי אגד ולא בשירותי דן.

א. לבני: גם בשירותים העירוניים היתה ירידה?

י. הררי:

הירידה בביקוש בשירותים הפרבריים

והבין-עירוניים גדולה ומשמעותית פי כמה

מאשר בשירותים העירוניים. הפגיעה בשירותים העירוניים היא אך ורק

תוצאה של פיתוח שירותי המוניות, או מוניות השירות המקבילים באותם

קווים. הפגיעה בשירותים הבין-עירוניים היא בעיקר על-ידי הסעות של

גורמים אחרים. להערכתנו מסייעים מדי יום כרבע מיליון בוסעים רק

בטבריים. טבריים אלה עושים לא רק שירות עירוני, אלא גם בין-עירוני.

אותם בוסעים שהיו בתוך המערכת הכספית של אגד. הטווליות למיניהן

שהתפתחו באו להתליף שירותים, למפעלים, לשירותים הפרבריים והבין-

עירוניים. זה בכון גם לגבי אגד וגם לגבי דן. בשירות העירוני,

בבתניה, טבריה או ירושלים, ההפחתה במספר הבוסעים היא כמו בדן, היא

שולית. אבל אגד הוא שירות שמורכב גם משירות עירוני, פרברי וכין-

עירוני, ולכן אגד הוכחה יותר מאשר דן, וזה מה שהפך את הקערה.

אני רוצה להזכיר לוועדה, שאנו גוף

קואופרטיבי ציבורי, ואתם בין השאר ביסיתם להסביר לנו שאנו צריכים

להסיע את החיילים, אפילו אם ייגרם לנו בזה הפסד. ההסתדרות ביסתה

להסביר לנו שקואופרטיב צריך לקבל עבודה שכירה, והשברנו להם שבגיע

לעיות באיזון שלבו. אם נקלוט 400 או 500 שכירים מבוגרים עם כושר

י. הררי

עבודה ירווד - אם הוא ברטיסן, או אם הוא מתדלק, או מכונאי ללא רשיון נהיגה לאוטובוס, או פחה, ללא כושר ביידול, ונצטרך לשלם בעד אותה עבודה שלו שכר גבוה משכרו של אותו עובד, כי לא נקלטו טכנאי ייצור ומנהדסים ורופאים, נקלטו אלה שמקבלים משכורות במובנות. ההסתדרות כפתה עלינו את הדבר וקבלנו על כך צלש"ים, וזה מופיע אצלנו בתוצאות. אצל דן זה לא היה והם לא קבלו את זה, ומצבם יותר טוב.

היו"ר י. הרביץ: זו בקודה מאד חשובה. החברים שלכם עולים יותר ביוקר. מדוע לא תעשו מאמץ עליון לשלוח הביתה את העובדים היקרים יותר שיש לכם, שמהווים את הבעייה?

י. הררי: אינני יודע מה פירוש הדבר מאמץ עליון. אני יודע שכשאינן לי אפשרות לשלם את המשכורת בעוד 5 ימים, אין לי גם סכום של 200 מיליון ל"על-מנת לשחרר אנשים מהעבודה. בשביל זה דרוש מימון.

היו"ר י. הרביץ: ספרו לנו על התוכנית שלכם, מה אתם עומדים לעשות.

י. הררי: הדבר האחרון שהביא להפיכה בין אגד לדן זו בעיית המהירות המסחרית, ואני חושב שזה מופיע גם בבתובים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. המהירות המסחרית של הקונים הפרבריים ירדה. המהירות המסחרית של הקונים הבין-עירוניים אולי עלתה. בערים, בעזרת משרד התחבורה אנו נמצאים בתהליך כמעט הפוך. זאת אומרת, כבר הגענו לפתיחת בתיבים דו-סטריים רק לאוטובוסים וחד-סטריים לרכב אחר ואיזה שהיא העדפה לתחבורה הציבורית. עברנו גם כנראה את הגל של תחבורה סתומה, ויש אנשים שחושבים פעמיים אם לקחת את הרכב למשרד. עובדה היא שהמהירות המסחרית העירונית בשנים האחרונות לא הודעה והמהירות המסחרית הבין-עירונית נעשתה מטובכת. כל הדברים האלה משפיעים, חלק בהרבה וחלק במעט, הם שגרמו לשיבושי המציאות עם "דן".

התוכנית הכלכלית שעליה אנו מדברים צריכה להתבסס על שני מרכיבים. האחד - פתרון גרעונות העבר באותו חלק שייקבע כאחריות אגד, על-ידי תרומה של חברי אגד, בין אם בכסף ובין אם במכירת רכוש. ב) פתרון בעיית אי-האיזון השוטף על-ידי יעול. אנו מציעים שזה יהיה שלישי על-ידי המפעל ושבי-שלישים על-ידי הממשלה. אנו סבורים ששליש צריך להתבטא ביעול פנימי של הקמת גפח השעות הנוספות, של שחרור מאות אנשים "קשישונים" לגימלה מוקדמת, והם בהתאם לתקנות הקרן זכאים כבר לגימלה חלקית.

היו"ר י. הרביץ: מה הוא קצב הפרישה אצלכם?

י. הררי: אינני יכול לענות על זה. היום רבים מחברי אגד, במצב הקיים, ישמחו לקבל

פנסיה ולפרוש מהעבודה.

היו"ר י. הרביץ: מה היא הפרישה הטבעית?

י. הררי: אינני יודע. לפי תקנות קרן הגימלאות, אחרי 25 שנות עבודה זכאי חבר לצאת לגימלה חלקית. התוכנית הכלכלית מבוססת על זה, שאותה תוכנית עבודה תתבצע על 500 - 600 משכורות. זה אומר שאנו צריכים לשחרר 500 - 600 זכויות של חברים בעבודה, כשהם משתחררים. אם היה לנו ההון הדרוש כדי

י. הררי

לבצע את זה, כדאי לאגד מבחינה כלכלית לסבסוז לתבר שאפילו אינו מעוניין לצאת לפנסיה, וודאי לא חלקית, על-ידי השלמה בין הפנסיה החלקית למלאה, שזה בשעור של כ-13.5% ממשכורתו ולא מהעלות, כי העלות של החבר היא הרבה יותר גבוהה מהמשכורת, ולשחרר אותו מהמערכת.

ע. הדרי: מה זה יחסוך לך בשנה? אני מבין שהריבית על הסכום של 150 מיליון ל"י תעלה 40 - 50 מיליון ל"י. כמה יהיה החסכון?

י. הררי: בדרך שאתה אומרת לא יהיה חסכון, ולכן לא עשינו את זה עד היום. אם אצטרך לשלם על הסכום הזה 40% רבית, לא כדאי לי שהוא יתן תפוקה חלקית ויקבל את המשכורת שהוא מקבל.

כפי שאמרתי, התוכנית הכלכלית מדברת על ביצוע אותו זכרון עבודה על-ידי פחות עובדים, על-ידי שחרור חברים. בתוך התוכנית ישנו גם החלק של המיכון, או מיחשוב המערכת התנועתית, מיחשוב תכנון התנועה. על-ידי זה אנו חושבים להשיג יעילות נוספת. בפליט אחרות, מאות עובדים שיושבים לחשב רישומים של חברים ולהכין את העבודה למתשב, יוכלו לצאת מהמערכת. כלומר, יהיה יעול גם בשטח זה. יעול נוסף יהיה בקווים בשיתוף עם משרד התעבורה, ושיכנוע הגורמים הפמלקתיים על תפוקת עבודה. אבל יש דברים רבים, שקשה לתכנן את העתיד. אחת המחשבות היא, ונדמה לי שדנים עליה, היא קביעת חובות המפעיל, אבל גם זכויותיו. כלומר, אם הוא בלעדי או לא. מה שנקרא בלשוננו "חוק תחבורה".

אינני רוצה להביא בפניכם תוכנית כלכלית מפורטת. דברתי על עיקרי התוכנית, משום שאני יכול לדבר על תוכניתה של המזכירות הקודמת. אבל כידוע, לפני זמן קצר נבהתארבות ציבורית לא מעטה, הוקמה מזכירות מקיר אל קיר, מזכירות חירום, והיא טרם סיכמה בדבר תוכנית מוסכמת על דעת הכל. הדברים שהזכרתי הם אותם דברים שמוסכמים על דעת כולם, ולכן לא נכנסתי לפרטים.

גפדטיט

א. לבני: אינני בקיא/בקשר להלוואה בנספת שאושרה על-ידי ועדת הכספים, אבל יש לי רושם שהיא ניתנה לא כל-כך כדי להציל את אגד. יש לי רושם שאגד הסתבך עם כמה בנקים בסכומים כאלה, ששאלת עצם קיום הבנק התחילה לעמוד בסימן שאלה.

י. הררי: בוק לאומי ובנק הפועלים, במידה שהם מסובכים, לפי המינחה שלך עם אגד, הם שניהם מסובכים ולא רק אחד מהם.

א. לבני: אולי היום אנשי אגד נמצאים במצב טוב, שהם לא צריכים לדבר על שביתות. דובר כאן הרבה על כך שההתמודדות של אגד לא תהיה רק בעייה של איקס פועלים שכירים. על זה הייתי רוצה לשמוע התייחסות. ב) מה הוא גודל הריבית הרובץ על אגד?

בזמנו פענתי בוועדה, שוועדת גולומב לא בראית טבירה בעיני מבחינת האינטרס הציבורי. זו אינה ועדה שיש בה ייצוג כללי ומקיף. אני חושב שאולי ועדה זו אינה מסוגלת למלא את תפקידה, או אינה מסוגלת למלא אותו על הצד הטוב ביותר. לוועדת גולומב יש שיקולים, שאינם בוגעים דווקא לאגד ולבוטע, שאין להם כל קשר לתחבורה.

א. לבני

מסתבר שאגד לא עסקה רק בגסיעות. היא גם נתנה שירותים לגורמים שונים. מדוע את העובדה שתמיד לומדים. משרד התחבורה קיים 28 שנים, אגד קיים הרבה יותר זמן, והיום אנו שוב שומעים שהתחילו ללמוד את הבעיה, או לומדים ולומדים. דבר זה לא נראה בעיני.

דבר ברסוף שנראה מוזר בעיני הוא, שמשרד התחבורה מביא לנו דוגמאות ממקומות שונים בעולם, והוזכרו כאן מינכן ופרנקפורט. אומר לנו מר הררי: תנו לנו להיות קבלנים לפי קילומטרו'. במינכן ופרנקפורט יש טראמים גם כן.

י. הררי: הם שייכים לאותה חברה.

א. לבני: יש כאן ענין ששמו קרובצסיה, ולא הוזכרה שיצת מכרזים.

שאלתי האחרונה היא אם הגסיעות יצאו תיירים מכניסות יותר כסף או לא.

פ. גרופר: אנו שומעים על תוכניות והצעות, ואני מבין שביצוע אין. שנית, אני מבין שבגוף החדש שנבחר אצלכם עוד אין הסכמה לדברים העקרוניים. מתנהל ויכוח חברתי פנימי בענין מימוש הרכוש. אני שואל אותך, מר שילר, הרי בשל התוכניות האלה כל יום הריבית עולה והחוב גדל. ועדת גולומב לא חסיים את עבודתה עד אמצע הקיץ, אני שנית, ואם היא כן חסיים, עד יישום המסקנות יש לנו השנה עוד 150 מיליון ל"י גרעון. אני חושב שזו לא הדרך הבכונה. אם רוצים לעצור את ההתדרדרות של האסון הזה ולא רוצים להכנס כעת לשאלה מי אשם... אני מעבתי בזמנו מדוע שתקתם? אתם אשמים באסון הזה, כי אז הייתם צריכים לעשות שניתה. אז שתקתם ואמרתם שלא עכשיו הזמן לדבר על זה, לכן אתם אשמים. עכשיו יבוא משרד התחבורה ויאמר, שבכדי לעצור התדרדרות כזו - ואנו רגילים לאסונות כלכליים כאלה במדינה - ניתן לאגד חצי מיליארד ל"י ובזה נבריא. הרי ממילא המדינה תמן את הכסף; אם כך, לשם מה כל הדיבורים? אגד גמצאת היום במצב, שהיא לא תוכל לכסות את חובותיה. זה יקח תקופה של שנים. ואם היא תמכור את הרכוש, מי יקנה אותו, עוד פעם מדינת ישראל? מבחינת הרכוש, מדינת ישראל צריכה לקחת אותו בערך כפי שהיא קבעה. בינתיים דנים על תוכניות, יום-יום הריבית רצה ומי ישלם את הריבית הזאת?

זו איננה הדרך הבכונה. אינכם מביאים לנו דברים קונקרטיים. אתם מביאים לנו את נושא עם ועדות, שהוא אחד האסונות. מדוע משרד התחבורה מסתגר מאחורי ועדות? האם גולומב מבין יותר ממך? מהדברים ששמענו היום, אדוני היושב-ראש, אני מסיק שאנו חייבים לחשוב על משהו. אם ליעול בצפון לתת חצי מיליארד ל"י, עלינו להיות אמיצים ולצאת מזה. בעיני זו לא תוכנית, בעיני האסון ממשיך להיות קיים באגד, וטוב שהם לפחות עכשיו לא שותקים. עם כל הכבוד שיש לל ועדת גולומב, זה לא כלום.

י. מודעי: לדעתי, אין לכם תוכנית הבראה, ואתם יודעים את זה טוב. האמצעים שאתם תוקטנו בהם יתנו לכם גשימה, אבל אחרי שתישרו את הקו, אם הפעולות לא תתישרנה, ייווצרו עיוותים. צריך להבריא את השורשים, אז יש סיכוי שיצמח עץ. אתם יודעים שתוכנית ההבראה הזאת אינה מתקנת, וזה אולי הדבר החמור ביותר בכל הענין. וכאשר היא אינה מתקנת, היא יוצרת מצב שמטבע הדברים במדינה שלנו, משנה לשנה עולה יותר. מתי יכול לבוא תיקון? כאשר ייקבע בבירור ממה נוצרים גרעונות שוטפים, וגם זה אינכם

י. מודעי

יודעים. מעצם ההצעה שהעליתם, שאת שלישי הגרעון תכסה התגרה ושני-
שלישים תכסה הממשלה, אתם אומרים שבקואופרטיב יש והיה במשך שנים או
בזבז גדול או גזל. מי שאומר 'אבי אכסה שלישי הגרעון' אומר שהוא
הגורם לאותו שלישי גרעון. 'לקחתי יותר מדי כסף' - איבני יודע מי
ואיבני רוצה לשפוט איש. כאשר הממשלה אומרת שהיא תכסה שני-שלישים...

א. שילון: הממשלה לא אומרת שהיא תכסה 2/3.

י. מודעי:

בכוון. אבל אם היא תאמר חצי או רבע,
זה כאילו היא אומרת שהקואופרטיב הזה
נותן שירותי בטחון למדינה, וזו סובסידיה לזוטעים בשעור שהמדינה
מוכנה לכסות את הגרעון. אחרת היא אומרת: אבי נותנת מתנת לשולת;
כדי שהם יהיו שקטים. ואם לא, מדוע צריך להציע להם רבע? צריך
להציע להם שמינית. כל הנתונים האלה אינם יבטוחים. מה ההבדל בין
שליש ל-2/3, לרבע או לשמינית? כאשר על בסיס של העדר נתונים אתה
מנסה למצוא תוכנית להבראה, אתה לא תבריא אף פעם.

עשיתי חשבון, שלקנות היום את הקואופרטיב,
לפי המתכונת שאתה בתת - 4 חברים מיליון ל" - זה עולה למעלה מ-4 מיליארד
ל" קנינו אותו מכם. זה מתוך הבחנה, שהפרשות לקרבות הפנסיה גדולות
ומכניסות את הכספים שהם צמוד כמו כל קרנות הפנסיה בכל הגופים במדינה.
את זה החוק מחייב, ואם לאגד יש חוק אחר, יוצא שאת הדין על
כך משרד התחבורה ומשרד האוצר. איבני יכולים לעבוד על השאלות האלה
ולשמוע עוד הצעה ועוד הצעה. אם קרבות הפנסיה מכוסות, אפשר לקנות
אחכם בכל.

לפי מה בקבץ ערך המביעה? וכל מה שאבי
אומר עכשיו זה לא בקורונה. אילו הייתי רוצה לדמר דברי בקורת, הייתי
אומר דברים אחרים. זה תיפוש אינפורמציה, כדי שאפשר יהיה לעזור
ולתקן. כל אלה הם הערכות שמבססות על גרעינים של אמת.

יש הבדל בין מימון שוטף לבין מאזן.
כל מה שאתם מקבלים כל הזמן זה מימון שוטף. המאזן הוא הרעה החולה,
ולא המימון השוטף. אבי רואה פתרון רק בכינון אחד. עד שלא יהיה
עסק שבעליו, יהיה זה איש אחד, 100 או 4000 איש, ישא ברווחים ובהפסדים
על גבו בלבד, והוא מסכן את ביתו, את רכושו ואת משפחתו, עד אז לא
תהיה הבראה. ובולטו יודעים את זה. אבני יודעים את שורש הבעיה,
ואיבני אומר שאמת מזלולים מפני שאתם מקבלים סובסידיה. אבי אומר
שאתם לא מתאמצים מספיק.

לכן אבי מציע למשרד התחבורה, רגם
לקואופרטיב, לחפש את הפתרון בשני הכיוונים הבאים: (1) בצורה של
משקיעים, אפילו אם יהיו אלה חברי הקואופרטיב עצמם. קונצסיה זו היא
אולי הקונצסיה הטובה ביותר שמדינת ישראל יכולה להציע. (2) בכינון של
לוח זמנים. אבי זוכר את כל ההסדרים שהיו במשך השנים, שהיה חסר בהם
כל הזמן אלמנט אחד, אלמנט הזמן. מתי זה ייגמר, ומשם והלאה "יקוב
הדין את ההר". כל ההסדרים האחרים הם לוח זמנים. מאז והלאה יש עסק
כמו כל העסקים. אם הוא מתנהל לא טוב, יפשוט את הרגל, ימכור אותו
ומישהו אחר ינהל אותו. כך מתנהל עסק במשך חופשי. אם לא, תקנה אותו
הממשלה והיא תנהל אותו.

לכן הייתי מציע לוועדה, מעבר למה
ששמענו כאן, מעבר לעמדת משרד התחבורה ונציגי הקואופרטיב - היא אינה
יכולה לתת תוכנית הבראה, מפני שלשם כך היא צריכה להושיב כלכלנים
ואנשי מקצוע. היא יכולה לתת מדיניות הבראה. אם במליץ לקבוע 2 - 3
עקרונות במדיניות ההבראה, יש תקווה. בלי זה לדעתי אין תקווה, ואיבני

י. מודעי

מזלזל בחוסר התקווה הזו, כי אני יודע מהי משמעותו של קואופרטיב אגד בתחבורה הציבורית. ומרגע שאמרת מה שאמרת, תרשה לי לומר שהוועדה הזאת בעיני אחראית כמו משרד התחבורה. כי אם כוונתה של הוועדה לשמוע עדויות וחרות-דעת, חבל על הזמן. אם כוונתה להמליץ ויקבלו את מדיניותה, היא תוכיח שהיא הפתרון היחיד הקיים. אם לא יקבלו את המלצתה, אז יזכרו בעוד 7 - 8 שנים שוועדת הכלכלה אמרה: אם לא תלכו בדרכי הציבור, המדיניות האלה, המצב יהיה אחר דבר, או יותר חמור.

היו"ר י. הרביץ:

אני מקבל את מה שאמרו החברים.

אינני רואה כל פתרון. הבעיה היא

איך למשוך את הזמן. אם אתם רוצים, זה דגם מוקטן של מדינת ישראל. אם חשבתם להגיע בתמנע לסכום של 70 מיליון ל"ו והפסקנו את ההזרמה בסכום זה מכיוון שאמרנו, שלמרות הבזק לאילת הוא חמור מאין כמותו, אין מנוס וצריך להפסיק. אבל מכיוון שזה הולך בארץ כשם שזה הולך, והגרעון יהיה 9 מיליארד ל"ו ונגיע השנה ל-100 מיליארד ל"ו ולא ל-84, אי-אפשר לומר בשום מקום די.

מה שקורה היום באגד - ואינני מתכוון

היום להקל, ולא להקשות. צדק חבר הכנסת מודעי. אנו חייבים לומר מה שאנו חושבים. אגד איבנו מפעל לא מוצלח. הוא בנתן שירותים לחלק ביכר של האוכלוסיה במדינה. אין לכם כסף, אתם צריכים להכיר בעובדה זו ולומר: אין לנו. החברים אצלכם אינם מבינים את זה, והם גם לא רוצים לשמוע מה הולך, כי הרגילו אותם תמיד שיש. מכיוון שאינני מדבר על מזכירות אגד, אלא על הממשלה, אני רוצה לומר שהחברים חיים בבטחון שלא יסגרו את אגד. יש אבא, יש כתובת. חלק גדול מאותם 4,000 חברים הם גבוהים ביותר. הם יודעים שאם הממשלה "בשברת" בדברים פעוטים יותר, היא גם לא תעמוד בעבין זה. אבל אין מנוס. אתם, הנהלת המשרד, כאנשי כלכלה חייבים לפקות את העיניים במהירות האפשרית. אני צופה שתהיה מפולת באגד עוד לפני המפולת הכללית. אתם צריכים להטביר את הדבר לחברים שלכם, וגם ללחוץ על ועדת גולומב לסיים את עבודתה ולפרסם את מסקנותיה.

חבר הכנסת מודעי דיבר על קרבות

הפנסיה. אינני יודע אם קופצ הפיצויים מופקדת.

התשובה היא כן.

י. הרביץ:

אני מציע באופן ברור ביותר לשקול מחדש

היו"ר י. הרביץ:

את המסקנה הראשונה של ועדת גולומב,

שממנה היא התחילה. אנו בעד מונדופול בתחבורה, ולפי דעתי כאן געשה המשגה. אתם צריכים לחשוב מזה, שיקחו לכם קונים לא רוחניים. אתה צריך לדעת בעצמן איפה אתה מרוויח ואיפה אתה מפסיד. במצפה-רמון כן או לא, כפר-סבא וכו'.

המצב הזה עומד להסתיים ואין מי שיתן

את הסכומים הנוספים. ניתן להיסגר בחדר ולעשות חשבון אמתי. אם יש אפשרות, בבקשה; אם אין אפשרות, עליכם לדעת שזה עומד להיסגר. ואני צופה שזה לא יקח הרבה שנים, וזה חמור ביותר. איש אינו רוצה להלך עליכם אימים, אבל אין מי ש"יאכיל" את זה. הקרביים שלו בולעות יותר משה שאנו יכולים לתת.

המשך נשיבה הבאה. תודה רבה לכם.

הנשיבה געולה.

=====

(הנשיבה נועלה בשעה 11.00)