

פרוטוקול מס' 254

מישיבת ועדת הכלכלה
יום ג', י"ד בטבת תשל"ז - 4.1.1977
בשעה 13.30

נכח:

חברי הוועדה:
 חה"כ י. הורביץ - היו"ר
 חה"כ י. ז'ק אפיר
 חה"כ פ. גרופר
 חה"כ י. דוניצקי (יודין)
 חה"כ ע. הדר (הורביץ)
 חה"כ ס. חריש
 חה"כ י. כהן
 חה"כ א. לבנבראון
 חה"כ י. שערי

מוזמנים:
 מר דוד גולופב - יו"ר הוועדה הציבורית
 מר י. שחק - ר"ח, חבר ועדת גולופב
 מר י. כהן - אגף תכנון וכלכלה,
 משרד התחבורה
 מר ע. קטא - סגן היועץ המשפטי
 מר ג. נאור - לשכת היועץ המשפטי
 מר י. סלכא - המפקח על התעבורה
 מר א. בוגין - יו"ר קואופרטיב אגד
 מר ר. רוזנברג - דובר
 מר א. גולדמן } נציגי
 מר י. ספיר }
 מר י. הורביץ - יו"ר קואופרטיב דן
 מר י. אנקורי - נציג

פזכיר הוועדה: דוד לב

רשמה: לאה צ'סנר

- סדר-היום: 1. הספד לשר השיכון הפנוח אברהם עופר
 2. המסך הדיון בדו"ח ועדת גולופב

1. הספד לשר השיכון המנוח אברהם עופר

היו"ר י. הורביץ: פותח את הישיבה.

בראשית הישיבה אני מבקש לכבד את זכרו של שר השיכון המנוח, אברהם עופר. לא אוטר דברי זכרון או אזכרה פרט לציון שכולנו נחרדנו מהפעשה, וכולנו רואים צורך דחוף לחשוב היטב על השאלה איך צריכים לטפל באנשי ציבור, הן בביקורת והן בראיית המעשים שלהם.

ברגע זה נביע את צערנו והשתתפותנו בצערה של המשפחה, ואציין שוועדות הכנסת כולן אבלות וכואבות. (הנוכחים כיבדו זכרו בקיטה)

2. המשן הדיון בדו"ח ועדת גולומב

היו"ר י. הורביץ: בישיבה הקודמת שמענו את דברי נציגי קואופרטיב אגד. אני מתנצל בפני נציגי דן על התקלה שקרתה ובגללה לא הוזמנו לישיבה הקודמת. אנחנו מוכנים לתח לנציגי דן את רשות הדיבור היום.

י. הורביץ: אנחנו מבקשים שקודם הנתן לנו הזדמנות לקרוא הפרוטוקול של הישיבה הקודמת.

היו"ר י. הורביץ: כדאג לזה.

קשה מאוד לאור הדברים ששמענו עד כה לקבוע דעה מגובשת או להציע הצעות לגבי המצב בקואופרטיב אגד. לדעתי אנחנו נמצאים במצב של חוסר מוצא, והשאלה העיקרית היא לאן זה אוביל וכיצד המעגל ייטגר.

ברצוני לעמוד בקצרה על קביעות ועדת גולומב בדו"ח המסכם שלה. קודם-כול הוועדה לא ראתה שיטה אלטרנטיבית לשינוי המצב ביהט לשיטה המקובלת בקואופרטיבים. אני חושש שיש בזה משום קביעה אידיאולוגית, כי בעת ובעונה אחת הוועדה אומרת כמעט דבר והיפוכו. מצד אחד הוועדה מדברה על אחריות אישית והלות של חבר הקואופרטיב במפעל שלו; ומצד שני היא קובעת עובדה, שאי-אפשר להתעלם ממנה, ש-6000 חברי הקואופרטיב אגד, שהם שותפים גדולים לסובסידיות שקואופרטיב אגד מקבל מהממשלה, הם כותבת שאי-אפשר לפנות אליה. כאן אפשר לשאול איזו שותפות זו כאשר במצב הקונקרטי אין קשר בין החבר לבין המפעל שלו.

לשאלה זו יש השלכות רבות, כי יחד עם הקביעה הזאת נשאלת השאלה האם המצב הנוכחי של מבנה התחבורה הארצית על-ידי קואופרטיבים צריך להפוך? האם אין מקום לערעור למבנה הקואופרטיב של 6000 חברים ומאות חברים שפיריט, כי במצב הקיים אין שום גורם פדרבן כדי שהחבר יעבוד יותר טוב, ביתר יעילות וכדומה. גם אם אינו עובד המשכורת בראשית החודש טובתחת לו.

שאלות אלה קשורות לא רק לבעיות הכספיות הגדולות הדורשות פתרון, אלא גם לבעיית המבנה של הקואופרטיב. האם נכון להנציח את המצב הנוכחי? נציגי אגד אופרים, כי אם רוצים לקחת מהם את הדבוש, צריך קודם-כל לבדוק מה היה בעבר, ורק אחרי שייבדק העבר אפשר יהיה לדבר על העתיד. לגבי העתיד יש לאגד בעיה עם 600 עובדים שאפשר לוותר עליהם, ויש בעיה של פיצויים או גימלאות, ומאחר שבסופו של דבר הממשלה היא הכתובת המטמנת, אינם רוצים לפגוע באף אחד.

היו"ר י. הורביץ:

יש עכשיו קבוצת חברים באגד שרוצה לפתור את הבעיות. אנחנו יודעים שלא תמיד נבחרים כנציגים אנשי מקצוע, אלא לרוב אלה אנשים שמקובלים על הציבור. בשבנה הדמוקרטי של מדינת ישראל ובסדרי הגודל שלה חברי הקואופרטיב בוחרים את ההנהלה, ולא תמיד אנשי המקצוע הם המנהלים אותו.

איני רואה בהצעות אלה של ועדת גולומב מוצא להכראת המצב ולהגברת מעורבות היתר של חברי הקואופרטיב, בלי להטיל את מלוא האחריות לנעשה בקואופרטיב על המדינה. אחת הבעיות העיקריות הדורשות פתרון זה ענין הגרעון המצטבר.

לגבי העתיד מציעה הוועדה שתהיה חלוקה של קרובי הנסייעה. קרובים רוחניים וקרובים מאוזנים הוועדה מציעה לא לנגוע בהם. אבל לגבי קרובים שבהם יש הפסדים מציעה הוועדה לעשות מיכרזים, שגם רשויות מקומיות, מושבים, קיבוצים וכדומה, יוכלו לקבל על עצמם טיפול בקרובי נסייעה. מדוע לא יכול להיות חשבון סגור לכל קו, אם זה קו קצר כמו תל-אביב-נס-ציונה, או קו ארוך כמו תל-אביב-קריית-מונח, או אילת או מצפה-רשון. אם אין קו סגור, איך יכולים לקבל את חשבון ההוצאות? מדוע לא להפקיע את הקרובים האלה?

נשאלה שאלה: מה יעשו האנשים המפורטים מאגד? מדינת-ישראל אינה מוכרה לה את כל המטרות. אני חושב שהמטרות שטיפול בכל הבעיות האלה צריך להיות מישהו שמנהל את כל העניין עד סופו. אם היתה הנהלה לא מוצלחת לא יכולים להטיל את הכל על המטפלה. אופרים שהיתה ועדת קשתי ומה שטובם ונקבע בוועדה זו לא היה טוב; זה גם להפסדים ועכשיו דורשים מהמטפלה לכסות את ההפסדים.

אני מבקש שבהתייחס בדיון שלנו לשאלה זו: טוענים שלאגד יש 15 מליון ל"י הפסד כל חודש, ומבקשים מהמטפלה לכסות אותו. בהודעה הבא הברעון עלול להיות 20 או 25 מליון ל"י, לאן זה טוביל? לא יכולים להציג את החשבון לוועדת הכספים של הכנסת ולדרוש תשלום. איננו יכולים לקבל על עצמו אחריות גדולה יותר, מבלי להטיל אחריות גם על חברי הקואופרטיב.

ע. הדר (הורביץ): בישיבה הקודמת העירוחי על דברי חברי אגד, כי הם נכנסים יותר לצד הטכני של הבעיה, ואינם נכנסים לבעיות היסוד של קואופרטיב אגד. לא הגרעון הכספי הוא בטיס הדיון. אנחנו יודעים שבשיטה העבודה הנוכחית הקואופרטיב כל פעם מגיש חשבון של הגרעון. אני אומר בגלוי שלפי השיטה הקיימת דרישת אגד צודקת. היתה הטכס לפי הצעת ועדת קשתי ובהתאם להסכם זה הם זכאים להגיש הביעות לפי העליות של התעריפים. חברי אגד הביאו כאן דוגמה של הובלת פועלים שמשדרת התחבורה קבע לגביה מחיר, ואסור להם להגיש חשבון ריאלי של עלות ההובלה הזאת. בנתונים אלה אגד זכאים להגיש חשבון, או שלא יצו עליה להוביל את פועלי בית-החרושת עליה בתעריף סטנדרטי.

אבל אני בא לעדער על השיטה הסיימת כולה, כי אם הקואופרטיב ימשיך לפעול בשיטה הזאת איני רואה כל פתרון למצב. להערכתו בשיטה הקיימת אין שום תמריץ לאיש אגד להתאמץ, להיות יותר יעיל, ולעבוד יותר טוב. אין להבר אגד ענין לייעל עצמו כדי שאפשר יהיה לפטר את העובדים המיותרים. אני יודע שדבר דומה קיים בחקלאות, אבל שם יש הסברים אחרים. לו עובדי אגד היו מקבלים אותה משכורת שנקבלים עובדי דן ייתכן שלא היו מגיעים לגרעון כזה; ולו העובד לא היה בטוח שהמשכורת טובתה לו בכל מקרה, ייתכן שהיה מתאמץ יותר ומשחדל לייעל.

פ. הדר (הורביץ)

כל זה מבטיח אותי למחשבה שהשיטה לפיה חברת אגד היא קבלן ארצי, ואחת ל-7 שנים עושים תחשיב; לפי ההסכם של ועדת קשתי, ובסופו של חשבון הממשלה צריכה לשלם, מפני שאין כל תמריץ לייעול ולהתאמצות, שיטה זו אינה יכולה להמשך.

אנשי אגד טענו שיש קווים רווחיים, אבל יש קווים שוליים שגורמים הפסדים, ויש קווים בהם צריכים להתמודד עם מרביות וטנדרים, והם מבקשים תמיכה לכיסוי ההפסדים. איני יודע אם זה נכון או לא. אני חשבת שבדין כאן אנשי אגד יעסקו בבעיות הקווים הרווחיים והקווים המפסידים. אני מניח ש-80% מהקווים בארץ הם מאוזנים, אז צריך לנטרל אותם ולטפל רק ב-20% הקווים שבהם צריך להתאמץ יותר, לייעל יותר כדי להפסיד פחות, וזו צריכה להיות חובתו של הבר הקואופרטיב. הוא צריך לדעת שאם יעבוד טוב, יהאמץ וייעל את העבודה הוא ירוויח 7000 ל"י לחודש; אם לא - יקבל רק 2000 ל"י לחודש. את הקווים הלא יעילים צריך להפסיק מאגד ולהעמיד אותם לפיכרו. אין לי ספק שיהיו מועצות איזוריות, מושבים וקיבוצים או כל גוף שהוא שיחתמו בפיכרו להובלת נוסעים אם לקריית-השמונה, לרמת-הגולן וכו'.

אם לא יעמידו את העניין הזה בתנאי שיפוט אובייקטיביים יותר, אי-אפשר יהיה לתקן את המצב, יגישו חשבון וטישהו יהיה חייב לשלם. לא העמידו את הדברים בפיכחן של טישהו חרוץ ויעיל יותר, שעובד בליהל וביעילות רבה יותר.

אחת הבעיות היא שהקואופרטיב הפך ל"גולם" שאינו שולט בחבריו, והם אינם מתעניינים בו. אנשי אגד אמרו שהם מוכנים להעמיד קווים מסויימים לפיכרו, ואותם הקווים שהם רווחיים לא יסבסדו אותם. סר גולדמן אמר בישיבה הקודמת שהם יהיו מוכנים לפיכרו גם על הקווים הרווחיים. ייתכן שזו הייתה פליטת פה.

א. גולדמן: זו לא הייתה פליטת פה, בישיבה הקודמת אמרנו שזו תהיה פליטה טובה בשבילנו להשתתף בפיכרו, כי אנחנו יכולים להוכיח שאנחנו יותר טובים, יותר יעילים ויכולים להיות יותר זולים, כי יש לנו הכלים הדרושים לכך.

ע. הדר (הורביץ): אנשי דן אופרים שצריך להיות פיכרו גם על קווים רווחיים. טפק בעיני אם אנחנו יכולים לעשות זאת, אבל אם טוענים שבקווים מסויימים מושטים את הרגל, צריך לבדוק מדוע זה, כי בכל מקרה צריך לצמצם את גובה הסובסידיות. אני מניח לא להכנס לדיון בבעיות הכספיות בלבד, אלא לראות לפנינו מהי מדיניות התחבורה במדינת-ישראל. אנשי הקואופרטיב טוענים שבכל העולם מקובל לתת סובסידיות לתחבורה כדי שלא תהיה עליית מחירים פראית. התעריפים במרבית הקווים לא התיקרו, כי זה היה רצון משרד התחבורה.

לדעתי לא צריך לעשות "פול" ארצי של כל התחבורה, וצריך למצוא דרך איך להתחרות בסוגיות ובשירותי תחבורה אחרים. לדעתי ועדת גולוטב עסקה בעיקר בצד הכספי, אבל לנושא העיקרי של השיטה בה פועל הקואופרטיב היא לא בתנה השונה.

ח. גרופר: הייתי מבקש לדעת מפר גולוטב מדוע הוועדה לא נתנה מסקנות ביניים כדי לעצור את ההתדרדרות בעניין הגרעונות? אנהנו רואים שזה עניין של חצי מליון ל"י גרעון ליום. איני רוצה להטיל דופי בוועדה, אבל לדעתי השיטה שבה ממשלת ישראל נוהגת זה שנים היא שיטה פטולה. כאשר קורה פשהו בפסק בוחרים ועדה לבדיקת הבעיה. בעניין הקואופרטיבים לתחבורה היו הרבה ועדות במשך השנים, ולפרות זאת הגענו למה שהגענו היום. ועדת גולוטב היא הוועדה השלישית שעוסקת בקואופרטיבים לתחבורה. לא כך פותרים בעיות.

ח. גרופר:

לדעתו היו צריכים קודם-כל יהוד עם משרד התחבורה לטכס עצה כיצד לפגוע את ההתדרדרות של הגרעונות. אני חושש שעד שיסתיים הדיון על הרו"ח הזה של ועדת גולוטב נגיע לעוד רבע פיליארד ל"י גרעון. אגד לא תוכל לשלם את החוב, גם אם נרצה לפגוע את האוטו-בוסיים ורכוש אחר שיש לאגד לא תוכל לעשות זאת. השאלה היא איך להביא לפגוע פסידי של הפסקת הגרעונות, כי גם שר התחבורה אמר שהפיכת הרכוש של אגד לכסף, זה פתרון רחוק. השאלה היא גם אי יקנה את כל הרכוש הזה של התחנות שפרברים עליו. זו שאלה אחת.

שאלה שניה, האם הוועדה הציעה באיזו צורה להוציא את 500 או 600 האנשים הפיזיתרים שיש באגד? ההצעה בדו"ח הקודם קבעה שיש להוציא את האנשים הפיזיתרים האלה, אבל אין אפשרות לשלם להם פיצויים, ולכן הם מטפשים לקבל פשכורת מבלי לעבוד. מה המסקנה למציאת דרך כדי לפגוע את ההתדרדרות?

לדעתו גם לאנשי אגד יש חלק בהתדרדרות הזאת, כי מאז שאני חבר כנסת - אני יודע מה היה בכנסות הקודמות - הם אף פעם לא הציגו את הבעיות בפני הוועדות של הכנסת, אלא הלכו ישר לסיעות הנהלת אגד עשתה שגיאה שלא הפסיקה את ההתדרדרות בזמן, על-ידי הבאת הבעיות לדיון בוועדות הכספים והכלכלה של הכנסת, ואז לא היו מגיעים לגרעונות כאלה.

א. לבנברג: לצערי לא הייתי בישיבה הקודמת, אבל אני מכיר את הבעיה. ברצוני להקדים ולומר, כי אני נפנה על אלה אשר עקרונית מחייבים קיום קואופרטיבים לתחבורה; לדעתי זה עדיף על חברה פרטית שתעסוק בתחבורה הציבורית, אבל לא בכל מחיר. קואופרטיב הוא לא מטרה, הוא אמצעי גם בשביל העובדים וגם בשביל הציבור. צריך לתת לציבור התחבורה בוחה, זולה ובהנאים טובים.

נדמה לי שהקואופרטיב של אגד התרחק מאד מהעקרונות שעל פיהם צריך קואופרטיב להתנהל; איני רוצה להכנס כאן לבעיה של עבודה שכירה, אבל אופרטים לבנו: לפה אהם צריכים להתערב בפשכורות שאגד ששלמה להצדיק ולעבודיה. אבל אם זה קואופרטיב שבזדק מסובטד על-ידי הממשלה, וגם מחירי הנסיעות שלו אינם בין הזולים ביותר, אם להשוות זאת לתעריפי הנסיעה במטרופאריט, או לתעריפי הנסיעות בבריה"ם או מדינה אחרת. בבריה"ם זה אולי 5 קופיקות; ובפאריט פרנק אהד.

היו"ר י. הורביץ: מחירי התחבורה הציבורית בארץ הם הזולים ביותר.

א. לבנברג: שמענו זאת לא פעם, אבל צריך לזכור שבמדינות אחרות יש אמצעי התחבורה אחרים, כגון רכבת תחתית ששם הנסיעה זולה יותר מאשר באוטובוסים.

א. גולדמן: גם ברכבת התחתית הנסיעה היא יותר יקרה מאשר הנסיעה באוטובוס בארץ.

א. לבנברג: האם ועדת גולוטב לקחה בחשבון שהכסף לא תמיד הושקע דוקא בחברות שקשורות באופן ישיר עם קואופרטיב אגד, אלא בחברות מסחריות, וגם בספקות של קרקעות וכדומה. קראנו על כך בעתונות, שחברת אגד קנתה חלקות אדמה בכרמל.

בתור נוסע הייתי מעוניין לדעת מה נעשה עם הכסף, שבמקום שיושקע בקואופרטיב עצמו כדי לפגוע גרעונות, ובמקום שיתבעו תפיכה יותר קטנה מהממשלה, הלכו והשקיעו את הכסף ברכוש שאינו קשור ישירות לקואופרטיב. האם הכסף פגוע להטבת הנאי הנסיעה או לצורך אחרות של השקעות?

א. לבנבראון:

במצב הקיים יש לי טענות רבות לתחבורה, כי אני מסע הרבה באוטובוסים. היחס צריך להיות אחר מכפי שהוא עכשיו. מבלי לדבר על תדירות הנסיעות של האוטובוסים, שמתלפיות עד למשכן הכנסת זה לוקח שעה, ולעתים סחכים לאוטובוס מס' 9 למעלה מ-20 דקות, וכך גם בקווים אחרים. השירות אינו הכי נוח; אומרים שהנסיעה כאן יותר זולה מאשר בטדינות אחרות בעולם, אבל ביחס למשכורת אין הנסיעה בתחבורה הציבורית זולה. במצב של גרעונות כאלה אולי צריך לחשוב העברת התחבורה הציבורית לידי הממשלה, מאחר שמסילא המטילה מסלפת את רוב הגרעונות. (ע. הדר: לדעתי מה שיש לנו עכשיו זו תחבורה מטשלתית). אבל האחריות לתפעול אינה של הממשלה. יש איזורים בארץ שהטענות האיזוריות יכולות לדאוג לתחבורה הציבורית.

י. ז'ק אפיר: אינני רוצה לבטל במחיי יד אחת את המסקנות של הוועדות הציבוריות שהיו בנושא התחבורה, בהן השתתפו אנשים שיש להם עניין בתחבורה הציבורית מבחינה אנושית והם גם אנשי מקצוע. זאת למרות שיש לי התנגדות גדולה לוועדות של פרופסורים שמוציאות חצי טליון ל"י על דו"ח לרה-ארגון של הסוכנות.

יש לזכור שגם בקואופרטיב עובדים אנשים שצריכים להשתכר, ואינני חושב שבכל דיון כזה צריך להזכיר את המסקנות של הנהגים. אינני חושב שהם מקבלים את המסקנות הגבוהות ביותר בטדינה.

השאלה המרכזית היא: אם הפדינה מסבסדת נסכומים ניכרים כאלה את התחבורה הציבורית, שהוא שירות ציבורי חשוב, האם אין מקום לחשוב על שיטה שונה של סבסוד הקווים?

בדיון על הצעה לסדר-היום בכנסת אתמול טען חברי להצעה, חה"כ יוסי שריד, נגד הצהלת אגד שהיא מעמידה בקווים הארוכים ביותר את האוטובוסים הגרועים ביותר, ובקווים קצרים כמו תל-אביב-חיפה את האוטובוסים היפים והמשובללים ביותר. אני אישית יכול להעיד שהאוטובוסים פדיפונה לתל-אביב הם הפחות משובללים מהאוטובוסים שבקו באר-שבוע-תל-אביב.

אם כך, לדעתי המסקנה צריכה להיות שהאזרח ישלם פהיר כלכלי עבור נטיעה בקווים מסויימים; ושהפדינה מסבסד רק את הקווים הרחוקים שבם התפוסה נמוכה יותר, והיא לא מסבסד גם את האוטובוסים המשובללים בקווים הקצרים. איננו צריכים להעניש אנשים שהלכו להתיישב בגליל, ברמת-הגולן ובמקומות הפרוחקים בנגב. להיפך, צריך לעודד אותם על-ידי אוטובוסים יותר טובים ובהשלום נמוך יותר, על חשבון הקווים בטרכו הארץ, ששם התפוסה הרבה יותר גדולה. גם הנהגים שעובדים בקווים הארוכים צריכים להיות הנהגים הטובים ביותר, ולקבל תפריצים גדולים יותר.

י. הורוביץ: הנהג הזה צריך לקבל יותר כסף מפני שיש לו פחות נוסעים לטפל בהם?

י. ז'ק אפיר: בשטח זה אנחנו הייבים לערוך שינויים במצב כפי שהוא קיים היום, שהאוטובוסים הלא-משובללים ניתנים דוקא לאנשים שזקוקים לייטיבה נוחה יותר בגלל אורך זמן הנסיעה. לדעתי יש לקשור דבר זה עם הסבסוד של הממשלה, שהסבסוד יהיה רק לקווים ארוכים, ועל-ידי זה לאזן את הגרעון.

אינני יכול להעיר לדו"ח, כי עדיין לא הספקתי לעיין בו.

היו"ר י. הורביץ: אני מבקש מחברי הוועדה להתייחס כרגע לדו"ח ועדת גולוטב, ואם הצעותיהם לשיפור תנאים התחבורה להשאיר להזדמנות אחרת.

י. כהן: אני חושב שוועדת הכלכלה עושה פישטה אם היא הופכת את הדיון בדו"ח ועדת גולוטב לדיון בטדיניות התחבורה של פדינת ישראל. עלינו לחלק את הדיון בנושא לשני חלקים: קודם-כל החלק שוועדת גולוטב נגעה בו - מה קרה בעבר? מה הן חברות הבת? מה הרכוש? מה המדיניות לגבי התחבורה, ומה המדיניות לגבי העובדים? מה קרה עם החוב המצטבר וכיצד חושבים לפתור בעיה זו?

בשאלת הגרעון העצום שהצטבר אנו חייבים תשובה לאגד, וגם לציבור הרחב, וגם לאוצר הפדינה. ועדת הכלכלה צריכה להתייחס לכל הנושאים האלה בצורה עניינית.

החלק השני, לגבי מבנה הקואופרטיב בעתיד - סדרי הגודל; צורת הבקרה; קביעת פדיניות לעתיד.

אני מציע ליו"ר הוועדה כך לחלק את הדיון, כי אחרת כל אחד יגיד את אשר עם לבו, אבל לא נגיע לדיון בפתרון הבעיות הקונקרטיים, שאנחנו חייבים לספל בהן. (ע. הרב: את הבעיות הקונקרטיים ועדת הכספים תפתור). לפי דעתי צריך לדון בנושא בצורה עניינית וטעייה.

י. שערי: לצערי לא הייתי בישיבה הקודמת, וקראתי רק חלק מהדו"ח המצטב של ועדת גולוטב. לדעתי יש כמה בעיות, וברצוני להתעכב על בעיה אחת שלדעתי הוועדה לא הקדישה לה חלק ניכר בדו"ח שלה: האם אפשר לקיים אנדרונוט כזה של קואופרטיב, שהוא כמיליון מטק פרטי ששייך לחברים, וטכנולוגיה שירות ציבורי שבו הפעולה קובעת את המחירים, את קווי הנסיעה, התדירות וכדומה? ייתכן שזו השאלה היסודית, ואולי צריך לשקול להפוך את הקואופרטיב למשק פרטי; אפשר לראות גם קואופרטיב כמשק פרטי, לקבוע לו סובסידיה מסוימת ושהוא יעשה מה שהוא רוצה, ואולי להקטין את הגרעון על-ידי הכנסת גורם ההחזרה. אני יודע שכל הזמן יש ההגדרות לזה, כי לא ברור כיצד יכולה להיות באן תחרות כאשר יש קווים רווחיים ויש קווים שפספסידים. בכל-זאת באדינת ישראל, אם תקחת בהשבון גם את הערבים, יש קרוב ל-4 מליון תושבים, ואולי יש מקום להכריח נוספת לתחבורה ציבורית.

אני מאוכזב מאוד מצורת התפעול של הקואופרטיבים. אם אינם יכולים לייעל את עצמם ולעבוד בצורה שיוכלו לספק לציבור תחבורה ציבורית במחיר זול, עליהם להעביר את הכל לממשלה, והיא תקבע אילו קבוצות צריכות לקבל נסיעה ציבורית במחיר זול יותר.

עד כמה שהטקטי לקרוא בדו"ח לא ראיתי בו ניתוח של הבעיה הזאת, שהוא שורש כל העניין הזה של הגרעונות והסבסוד. הקואופרטיבים רוצים להינות משני העולמות, גם להיות משק פרטי, וגם להיות משק ציבורי, ולכן יש באן התנגשות סתמית. הגורם לדו"ח הזה ולדיון באן הוא המצב שקואופרטיב אחד נתון בו כל הזמן, והשאלה העיקרית היא: היחס של חבר הקואופרטיב אל המפעל שלו. מצב הקואופרטיב יכול להיות בכי רע, וזה בכל-זאת לא משפיע על הכנסת החבר, בין אם הוא עובד או לא עובד; מתאמץ ומשתדל ליעיל את הדברים, או לא.

עלינו ללמוד גם ממה שקרה בעבר, שהיתה פדיניות כזאת שהנהלת אגד היפשה דרכים לתת זכויות סוציאליות ותנאי פרישה גבוהים יותר לחברים, גם אם זה הגדיל את הגרעון, שבטופו של דבר הממשלה היתה צריכה לכסות את הגרעון הזה. על הקואופרטיבים לבדוק

י. שער:

את הדברים ולקבוע מדיניות של תנאים סוציאליים ותנאי פרטיה לעובדים ולחברים, שלא על חשבון הממשלה. אם צורת הקואופרטיב תשאר יש לשמור דרך הדיוקה יותר של קשר בין מצב הקואופרטיב לבין מצב החברים. בעל מפעל פרטי, כאשר אינו מתאמץ והוא מפסיד, יש לו פחות הכנסה; בקואופרטיב לתחרה ציבורית אין כל קשר בין מצב הקואופרטיב לבין הכנסתו של החבר. (ע. הדר: הם שנירים של המדינה). אבל הם אינם נותנים לפעולה לנהל את הקואופרטיב, הניהול הוא עצמאי שלהם ואין להם זכויות של שפירים. להיפך, יש להם זכויות רבות שאין לשפירים במדינה. הייתי מבקש לשמוע אעפ"כ מה גאון מידה הגרעון המצטבר היה יותר קטן, לו היו סנסים לייעל את הדברים, ולהדק את הקשר בין מצב המפעל לבין מצב החבר. האם אין מקום לשנות את התנאים הסוציאליים במידה מסוימת, לאחר בדיקתם? יש לי הרגשה שבתחום זה חברה אגד היתה נדיבת לב מאד. לו הסצב בשטח זה היה אחר, לא היו מגיעים לגרעון מצטבר כזה. הנעשה היא שהתנאים הסוציאליים הניתנים לא תמיד נראים לעין בסעיף השכר.

לא נראית לי ההצעה לשכר את האוטונוסיה כדי ליצור הכנסה. זה נראה לי דבר מאד פיקטיבי. אם הבעלות על האוטונוסיה תהיה בידי המדינה יוצרים הכנסה? כיצד זה יהיה אם השימוש ישאר בידי אותו גורם?

היו"ר י. הורביץ: ברצוני לחדד במקצת את השאלה שהצגתי בדאשית הישיבה. נניח שיקבלו את דו"ח ועדת גולומב, והממשלה תקח לידיה את האוטונוסיה כדי לכסות את הגרעון, ותחליט להחזיר את האוטונוסיה, ובהסכם ייעשה תחשיב שיקח בחשבון את הבלאי וכל הקשור בכך, וייעצא הכסף הדרוש כדי לשלוח את 500-600 העובדים הפיזיתים הביתה; אני מקבל את הגישה שלא רוצים כל יום להפסיד כסף נוסף על-ידי החזקת אנשים מיותרים, וצריך להפריש חצי מליון ל"י כדי לפתור בעיה זו. אבל נניח שהגבל יתהפך, יעשו ניתוח של מצב הדברים בקואופרטיב ויגידו לאנשי אגד להתנהג כפי שנוהגים אנשי דן, יעשו פיטורי ייעול, יעבדו קשה וידרוויהו - זה לא בנוי כך שאפשר להרוויח. אם רוצים להרוויח לא צריך לדאוג את ענין הסובסידיות ופחית הנסיעה שנקבע לכל קו כדבר נצחי.

נניח שהקואופרטיב פגה כל כפי שצריך והוא פרוויה כסף, מי יקבע את המדד? מי קבע שצריך לתת 400 מליון ל"י סובסידיה? אולי אפשר להסתפק ב-350 או 325 מליון ואולי פחות? לאן זה הולך?

נניח שהקואופרטיב היה עושה כל מה שצריך, מפטר, מייעל, בא משהו שהוא המפתח וקובע את גורל רווחיו של הקואופרטיב, ואומר: אם פרוויהים, נוריד את הסובסידיות, שוב מתעוררת השאלה: לאן כל זה יוביל?

ע. הדר (הורביץ): אנשי אגד אפרו בישיבה הקודמת שיש להם טאות אנשים שצריך להוציא לפרישה מוקדמת, מה הסיבה לכך? אילו העסק שלכם היה צריך להתאזן בכוחכם אתם, זה לא היה מגיע לזה. אם אותם 500 איש היו יודעים שאם אינם עובדים לא יקבלו משכורת, היו מתאמצים יותר. כיצד יכול אדם לא לעבוד ולקבל משכורת?

א. גולדמן: אינני צריך את 500 האנשים האלה, אין לי נוסעים מתאימים בשבילם.

י. שער: צריך לציין שאין לפעולה נציגות בהנהלת אגד, אלא יש נציגות לחברת העובדים שהיא סוכן של הממשלה. למה שלא יהיה נציג של הממשלה בהנהלת אגד אולי אפילו בתפקיד מנהל וקובע?

דו"ג גולומב: נאטרו פה דברים חסורים מאד, ואיני יודע איך להשיב עליהם בזמן הקצר העומד לרשותי. השאלה הראשונה היטורית שעברה כחוט השני בדברי הרבנה דוברי הייתה שאלת הטכנה, ולא שאלה של פרט זה או אחר.

יכולתי להשיב על השאלה לגבי הטכנה, ולפטור את עצמי חד וחלק, ובצורה נכונה מבחינה פורמלית, על-ידי-כך שאקרא את כתב המינורי של הוועדה, אבל לא אעשה זאת. אנחנו חרגנו בפעולות שלנו מכתב המינורי, אבל לא יכולנו לחרוג עד כדי כך כפי שאתם רוצים. לא ראינו את עצמנו כנועדת מופחים לפשט התחבורה. פה שאתם רוצים זנו ועדה לניהול התחבורה הציבורית בארץ. לשם כך עליכם לקחת אנשי ציבור, כלכלנים, עורכי-דין, ושהם יקחו על עצמם לנהל את התחבורה הציבורית. זה לא הוטל עלינו לפי כתב המינורי, ולא לקחנו זאת על עצמנו.

כאן נאטרו דברים ללא ידיעת פרטים, ואני אומר זאת מתוך נסיון, כי אנחנו אחרי הרבה זמן עוד חושבים שאיננו יודעים את כל הדברים, וכאן לא הגיעו לפסקנה כפי שאנחנו הגענו. אני אומר דברים אלה ברצינות רבה. זה דבר רציני מאד, שצריך אחר כך לשרת ציבורים שונים במקומות שונים, ואני מציע להברי ועדת הכלכלה של הכנסת להזהר. פתרונות שעל פני השטח נראים יפים הם אחר כך בכי לדורות.

איך קרה בכל-זאת שכל העולם הקפיטליסטי והלא-קפיטליסטי אינו הולך בדרך זו של טיכרזים לתחבורה ציבורית, חוץ מעיר אחת? כולם פתרכזים במטרופוליטן בדמויות תחבורה שמשרתות את הכל. ברוב המקומות של רשות שבה יש ערבוב של קווי הרכבת, האוטובוסים, הסכוניות וכדומה, והכל באותה חברה. אולי כל העולם טועה, אבל הם הגיעו לפסקנה ששבהינת השירות לאזרח ולנושע השילוב הזה הכפיפות הזאת לרשות אחת היא רצויה. הם אינם מחזירים קווים לפרוט שיס קווים שפפסי-דיס ויש קווים שפרווייה גם במטרופוליטן.

אני לא אומר שבדקנו שיטה זו ואני קובע שאנחנו מסליצים עליה. אחרי שבדקנו את הענין, לפרות שבהתחלה הוא נראה לנו - ושבהינה זו אני מבין אתכם היטב - החלטנו אחר כך לא לנגוע בזה. אם ועדת הכלכלה רוצה לעסוק בזה, זה לא ענין שניהן לפתור מהיום למחר, אגב דו"ח זה או דו"ח אחר. הוועדה צריכה לנקוט יוזמה בנושא זה, ולהקים ועדת מומחים. אולי בדאי להשאיר זאת לבגסט הבאה. צריך לבקש ממשרד התחבורה להביא מומחה בינלאומי לתחבורה, ושתהיה ועדת מומחים אשר תבדוק את כל הצדדים, בעד ונגד, כי יש הרבה בעיות בתוך זה.

נדמה לי שיש כאן חוסר הבנה רציני לגבי השיטה הקיימת היום. אין דוגמה לקואופרטיבים כפי שהם קיימים אצלנו בשום מקום בעולם.

א. גולומב: בדרום אמריקה אנשים שלנו מטייעים להם בהקמת קואופרטיבים לתחבורה.

ד. גולומב: במקומות שונים בעולם שבהם התלבטו בבעיות של ניהול וטייפונות טקצועית בדמה גבוהה אין קואופרטיבים, אבל ברוב העולם הולכים לאיחוד של שירותי התחבורה הציבורית, אם זה בסקנדינביה או בגרמניה או בארה"ב. מטתבר אחרי בדיקה, כי כאשר נותנים רישוי ופיקציה בסופו של דבר זה עולה יותר כסף והציבור מובל מבחינת התחבורה. התקורה קיימת בכל מקום בעולם.

הינ"ר י. הורביץ: האם יש קואופרטיבים בתוך קואופרטיבים במקום אחר בעולם?

דוד גולוטב:

יש שתי בעיות נפרדות, י"א בעיה אחת, בלי שים לב לקואופרטיב או לא-קואופרטיב, של מתן שירותי תחבורה; ויש בעיה של צורת החברה הבעלתית. הבעיה הראשונה היא התפעול. איך לתפעל בצורה יעילה ביותר בטטרופוליטן ובתחבורה בין-עירונית. בעולם הגיעו לכל מיני מודלים. בדרך-כלל הנטייה היא לריכוז ולא לביזור. אינני מומחה בשטח זה.

הבעיה השנייה, זה לא התפעול אלא צורת המבנה וצורת הבעלות. בענין זה קבענו את דעתנו, ובהחלט לא במספרות, ואמרנו שבגלל שני גורמים אנחנו מחייבים את הצורה של קואופרטיב, ואנחנו רואים את הבעיות הקיימות בתחום זה. אם זה לא יעבור אנחנו מציעים לגשת לבחינת ניהול הקואופרטיב, ואני עוד אעמוד בהמשך דברי, מדוע אנחנו חושבים עכשיו על עוד קואופרטיב.

אנחנו רואים בעיות רבות בתחום של קואופרטיב גדול. כאשר חושבים על חברה מטעלתית וחברה פרטית עם מונופולין, אנחנו רואים את הבעיות.

אבל נחזור קודם לבעיית התפעול. אינני פוסק כאן הלכות, אלא מעלה אתכם על מוקשים כדי להיב אתכם לזהירות בבדיקת הנושא.

בניח שיהיו מיכרזים, פ"י יקנה את האוטובוסים? יתנו סובסידיות לכל חברה שתצא לקנות אותם? האוצר יתן לטי שיוזכה במיכרז אותן הסובסידיות, יתן אותו אשראי ופננג'ון? כל זה כאשר האוטובוסים הם בידי הקואופרטיבים, והם יצטרפו לקנות אוטובוסים חדשים?

בענין זה הוועדה לא עסקה, כי היא לא ראתה את עצמה מוסמכת לכך. אולי פוטב שאני אדבר בענין זה בשמי אני, ולא בשם הוועדה. לפי כתב הסמכות של הוועדה לא יכולנו לברוק דבר זה, אני אישית התעניינתי בענין זה. אינני רואה את עצמי מומחה, ואם לא יעסקו בענין זה בזהירות ובצורה מקצועית, עלולים להחטיא את המטרה.

אני מציע לוועדה זו, אם היא רוצה להכנס לזה, לסגל לעצמה את הכלים המתאימים. ישנו וחשבו על זה במשך חדשים רבים לא רק בארץ.

יש פה אי-הבנה טריוויאלית איך שיטה זו עובדת או עבדה במשך 6 השנים האחרונות. אם במשך 6 שנים אלה קואופרטיב זה או אחר היה מעלה שכר או מוריד שכר; מוסיף עובדים או מקטין מספר העובדים, סך הכל ההכנסות במשך 6 שנים אלה לא היה משתנה. ההכנסות נקבעו על-ידי האינדקס, וזה מחושב על יסוד האינדקס של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה של אגד אין שליטה עליו; לפי מדר שכר העבודה, מדר העלויות השונות עושים חישוב, צותנים תוספת לפי שעובד לבדו, מעבירים את החישובים לאוצר, ואם האוצר מאחר בתשלום בחודש או בחודשים כבר צועקים שאינם יכולים לעמוד בזה. אם מורידים עובדים או מוסיפים עובדים לא משנים את השכר.

בהאר לעצמנו מה היו טוענים אילו שר האוצר היה אומר שאגד מרוויח הון תועפות ובוודאי היה מוריד מהסובסידיות. לא ידוע לי על דבר כזה, כי במשך 6 השנים האחרונות זה רץ בצורה גולמית, מפני שכך נקבע בהטכם של ועדת קשתי.

י. שחף: המבנה הקיים מנביח לממשלה פנום סטויים לפי אינדקס של העלויות, והקואופרטיב מתנהל כפי שהוא מתנהל.

ע. הדר (הורביץ): כל זה נכון כאשר הקואופרטיבים מפסידים.

ע. הדר (הורביץ)

אילו היו מרוויחים משכורות גבוהות הסטלה

לא היה אוטרת כלום.

אנחנו יכולים לדון רק על מה שהיה, לא על מה היה אילו. לפי שעה יש הטכס ויש כל האיסטנטיב לעשות זאת. אולי כדאי לקואופרטיבים לגרום להפטרדים, ואם היו מרוידיים זה 700/מיליון ל-500 מיליון ל"י, אף אחד לא היה אוטר זאת.

דוד גולופט:

איזה ענין ואינטנטיב יש לאגד לצמצם את ההפטרדים?

ע. הדר (הורביץ):

אבל מישהו צריך לשאול לאן הלכו 700 מיליון ל"י אלה.

א. גולדמן:

לגבי ההערה של ה"כ הדר, באילו אנשי אגד הם שכירים של המדינה - הם שכירים של המדינה בסובן זה, שאם נניח כל התוצרת היה לה מחיר קבוע, אולי מחיר המינימום הוא הרפרנט, ויש טיכסות, כפי שזה מקובל בהקלאות, שכל הקלאי יודע כמה ביצים וכמה הרנגולות הוא יכול לשווק.

ד. גולופט:

יחד עם זה אינם שכירים של המדינה, כי מושב יכול על-ידי יתר יעילות או פחות יעילות להגיע לרווחיות.

ירת רווחיות היתה נוצרת על-ידי זה שהיו טכניסטים יותר נוסעים לאוטובוס, אבל מה יעקב מלכא היה אוטר אז? מה יש קונפליקטים בענין ציבור הנוסעים. צריך להגיד מה זה ייעול.

א. גולדמן:

לא זה הייעול שהאוצר רוצה אותו; לא ייתכן לפגוע בנוסעים ולהגיד שזה ייעול.

י. מלכא:

תגידו מה בן.

א. גולדמן:

במקום להגיד לנו כל השנים מה לא לעשות, שיגידו לנו מה בן לעשות, פרט להורדת השכר.

א. בוגין:

בהקשר לזה אפרו שבפנינו אהד אנחנו חושבים שאגד לא התנהגה ביעילות. אנשי אגד יסבירו לכם למה זה לא אשמה אגד. טכניסטים יש לאגד אחריות לכך, כי אם היום יש 600 עובדים מיומרים, הם היו גם לפני שנה וגם לפני שנתיים. ואם בכלל הונחיתם תקופה חדשה ובודקים את הבעיות ההכרתיות הפנימיות של אגד, תוך כניעה להוראה "הסתדרו", טאגת העובדים באגד עלתה ב-2400 איש; ולדעתנו - שהיא לא טובה - לזה אין קריטריונים שקובעים. לטיטב הכרתנו לא בכלום היה צורך, ובנודאי לא לפחד זמן כזה. תעשו חשבון כמה עולה השכר וההכנסות של החבריים המיומרים. זה הרבה מאד עשרות מיליוני לירות.

דוד גולופט:

לענין השכר אפרנו, שאנחנו חושבים שבתקופה זו, כמו בטושב הקלאי או כמו בגוף אחר שיש לו אחריות של בעלים, לא פעלים את השכר במלוא הקצב, ולפעמים יש איזו טפינה. ובאן נכון שלקחנו כהשוואה את השכר של חברת דן. אגד לא לקח אף עובד מיותר, אבל לאגד יש 500 - 600 עובדים מיומרים, וזה לא מזמן חילופי ההנהלה. כפי שהטכס נחתם בניואנסים שונים, ואיני יכול להגיד אם זה ירד ב-1 או ב-2 מיליון ל"י, אבל הטכס נתפלל. יכול להיות שהחתימה על הטכס הזה לא היתה בסדר, אבל מילאו אחרי הטכס כפי שהוא נחתם.

דו"ר גולוטב:

אנחנו בודקים את הטענות על המליונים האבודים. יש הערות לצורת ההסכם שהיה צריך להיות לו היו מביאים בחשבון גורמים אחרים. אבל לגבי ביצוע ההסכם כפי שהוא נחתם, זה לא נכון שכל פעם הגישו חשבון לפי קוסט-פלוט, כפי שח"כ יגאל כהן אטר. היה הסכם שמילאו אחריו פחות או יותר, ויכול להיות שזה הביא להפרש של 2-3 מליון ל"י, אבל לא לפאות מליוני לירות.

המדינה אינה עושה טובה לאגד או לדן במתן הסובסידיות, כי הן נובעות ממדיניות התחבורה של ממשלת ישראל, אשר קבעה, כי כל פעם שיש להעלות את המחירים - ופכירים בעובדה שיש להעלות את המחירים - הממשלה אינה רוצה להטיל את ההעלאה על הצרכן והיא מפירה את העלאת המחירים בסובסידיות.

כאן אפשר לקחת לדוגמה את החקלאות. היו תקופות שהחקלאים ויתרו על זה בגלל האינדיקס ודברים אחרים.

ברצוני לומר לחה"כ לבנבראון שבזרפת נותנים 55% סובסידיה לגוסעים, אבל לא לכולם, אלא לקבוצות מסוייטות שזכאיות לסובסידיה במחירי הנסיעה. אותו דבר בארה"ב, במקנדינביה, בגרמניה ובאנגליה שאחוז הסובסידיה נקבע בהתאם לקבוצות הזכאיות.

ע. הדר (הורביץ):
אופרים שלחלק מהציבור בכלל לא מסבסדים, אלא יש קווים שאותם מסבסדים ויש אחרים שאותם לא מסבסדים.

דו"ר גולוטב:
אינני מקבל את מה שאופרים אנשי אגד בענין זה. עובדה היא שהמאזן המבורק האחרון של קואופרטיב אגד הוא לשנת 1974/75, ולשנת 1975/76 אפילו עוד אין טיוטה של מאזן, ואפילו אי-אפשר לדעת על מצב הרווחיות או ההפסדים של קווים שונים.

כדי להעריך לדבר כזה כפי שאתם מציעים, וכדי שאפשר יהיה לעשות סיכור, צריך לבדוק את כל הפרטים מבחינת עלות הקו, ולא רק העלות הישירה, אלא כל המערכת שעומדת מאחוריה, מה התקורה של ההוצאות וכדומה.

כאשר מדברים על מבנה אחר של תחבורה אני מציע מאד להזהר בזה, כי כדי שזה יפעל באמת צריך לעשות זאת בצורה שיטתית ומקצועית ביותר. מבחינה זו אנשי משרד התחבורה הרבה יותר בקיאים בנושא ממני, והם גם מתקדמים יותר, לי יש היסטוריה בענין זה. המחשבה של משרד התחבורה היא בכיוון זה, כאשר המליצו לעשות הסכם כזה.

צריך לזכור שאנחנו לא נותנים הוראות לממשלת ישראל וגם לא לקואופרטיבים. יש הטלעות שלפיהן אפשר להגיע להסכם. יש הטלעה על תמחירי הקווים השונים, ומה עלות ההוצאות בקווים במרכזים הגדולים. יש לקחת בחשבון אם ההוצאות על קו מסויים הן 40% או 60%, אבל אם זה עולה על 90% ויש זקיפויות יותר גבוהות אז אין מקום לזה.

אחת ההמלצות הכי חשובות זה לבנות, בקואופרטיב אגד בעיקר, בסיס תמחירי של הנהלת החשבונות שיהיה אמין, מדוייק ומהיר.

להערתו של חה"כ גרופה - הוועדה עלתה 350 מליון ל"י מבחינת הזמן. הוועדה פונתה בפאני 1974, וכעבור זמן הוחלף היו"ר, והיא התחילה לעבוד לפעשה בסוף 1974. במאזן של שנת 1974 יש 410 מליון ל"י גרעון מאזני, הפסד מצטבר. היום אינני 13/.

דו"ר גולוטב:

יודע כמה זה, אוטרים שזה 700 מליון בסך-הכל. אנחנו הסלצנו בדו"ח סט" 2, שהוגש שבאמצע עבודת הוועדה, הטלצות שונות שפצדנו לא היתה כל פניעה להגשים אותן, ולהערכתנו זה היה סקטין את ההפסד בעשרות מליוני לירות.

בפני 1976, כאשר היו צריכים להוציא תזכיר ביניים, נאמר על-ידי כל הצדדים שאם נפליץ הטלצות אלה, שכלולות בדו"ח זה, יפסק לאלתר הגרעון. אמרו שאם הטלצות אלה יבוצעו אכן עד אוגוסט, אז יש פירווח זמן מספיק, ולא היו יותר גרעונות.

אני מסכים שאי-אפשר לנהל דברים כאלה על-ידי ועדה, אבל במשך הזמן הזה אפשר היה לעשות עשרות דברים כדי להקטין את הגרעון. הבעיה היא שאין כתובת אחת לענין זה, הוועדה אינה הכתובת, והיא אינה אחראית לגרעון בענין זה. בזמנו הצענו הפישה דברים שיכלו להפסיק את הגרעונות.

ועדה הכספיים ביקשה לקבוע אחריות מדודה. אנחנו לא מוכנים לפעול בצורה כזאת, כאשר את הנתונים קיבלנו רק לפני 4 או 5 חדשים, ולפני פרסום הדו"ח הפסדנו, אנחנו לא היינו מוכנים "לפרוח" את הדברים.

נציגי אגד שאלו על השקעות הפיתוח - ברגע שאפרנו בדו"ח סט" 2 שהממשלה צריכה לעשות זאת, זה לא אומר שהממשלה תעשה בדיוק מה שחברי אגד רוצים; וזה לא אומר שהיא תעשה מה שהציבור צריך. יכול להיות שהפרינה במצב כלכלי קשה והסר תקציב, אבל על זה הממשלה תחליט ועליה האחריות.

בישיבה הקודמת אמרו נציגי אגד, מה שאמר גם יו"ר הוועדה בישיבה הזאת, שבדו"ח הזה אפרנו דברים ערטיילאים, ובשון אנשי אגד "אלה הטלצות והצעות שהפירושו שלהן יקח שנים".

הבעיה הכמותית הראשונה היא בעיית האזיון השוטף. אני קובע כאן, כי לפרוח שלא הכנסנו מספרים לדו"ח, הפירוש האחד והיחיד של מה שאפרנו מסתכם במספרים ברורים ביותר. העלאת התעריפים של 5% זה בין 6 - 5 מליון ל"י לחודש. אם אוטרים שי 15 מליון ל"י גרעון זה 15% מהפחזור; על 5% זה 5 מליון ל"י. כיוון שהפחזור עולה וזה קצת יותר, זה בין 5 ל-6 מליון ל"י.

אם יוגשם דו"ח סט" 2 שפצדנו הגשנו אותו לפני למעלה משנה, היו יכולים לחסוך 33 מליון ל"י שהם ריבית, והיה יכול להיות חסכון רב בשכר דירה, שגם היום בהשבון ההפסד השנתי שכר הדירה משולם על-ידי חברות בנקאיות, ופצדנו אנחנו פייצנים להכנים זאת חזרה פניה. כאשר מביאים בהשבון הוצאה ריאלית זה עוד 3 מליון ל"י.

מדו"ח סט" 2 שוט דבר לא הוגשם? יגאל כהן:

השאל את הממשלה ואת אגד. דו"ר גולוטב:

לא הכנסנו בדו"ח הזה מספרים, כי אין לנו מספרים שאנחנו יכולים לסמוך עליהם. הודי יעו לנו לפני הצגת שנה על דעת כולם שבדוקים ופפטיקים את הגרעון של 15 מליון ל"י; הסתבר לאחר מכן שחלק מדו"ח הביניים הוגשם אבל הגרעון של 15 מליון ל"י נשאר. והכוונה לאותו דו"ח שאפרו, שאם נגשים אותו הגרעון הזה ייעלם.

דוד גולומב:

אין כאן הנהלת חשבונות שוטפת שאנחנו יכולים לנתח. בענין זה קיבלנו אוטודניס מצדדים שונים, ונסינו לאמת את האוטודניס השונים, אבל אין הנהלת חשבונות. לאחר 3 - 2 חדשים התברר שאגד צדקה בענין הסעת החיילים, ובמקום 1.2 קיבלו 5 מליון ל"י מתוך תביעה של 8 מליון ל"י לחודש. כלומר, שהתשלומים החודשיים עלו ב-3.5 מליון ל"י וההפסד החודשי 15 מליון ל"י.

א. גולדמן: כי חסרים 5 המליון ל"י מהחיילים, וזה ההפסד. בגרעון של 15 מליון ל"י היו חסכוניות, אבל עכשיו הגיעו עוד פעם ל-15 מליון ל"י, ומחצית מזה זה שהסעת החיילים.

דוד גולומב: ביוליס התחילו בהסעת החיילים ובכסף קיבלו בשבילם 1.7 מליון ל"י, אחר כך בעד אותם החיילים קיבלו 5 מליון ל"י, ושום דבר לא נשחנה. זו תוספת של 3.3 מליון ל"י בלי הוצאות נוספות. אנחנו לא יכולים לסמוך על המספר של 15 מליון ל"י גרעון, כי אין הנהלת חשבונות שוטפת; ולכן איננו מתיישרים לתת דו"ח כזה ביופורה כוזבת שאם יגשימו כל זה הכל יהיה בטורף. לפי מיטב הערכתנו יש כאן טעיפים כספיים שאם הם יבוצעו הם נותנים סיכוי טוב לאיזון שוטף. מעבר לזה, הערכת האוטודן של 15 מליון ל"י, זה לא הוכנס להורדה של 300 מליון ל"י לחודש, שהפלטנו עליה.

אנחנו החלטנו להכניס הפלצה אחרת, שחברי אגד יעבדו חצי שעה נוספת ללא תפורה, במובן של אחריות, זה בערך 2 מליון ל"י לחודש. אם תוסיפו זאת ל-11 מליון ל"י שהגענו אליהם קודם זה החשבון. יש אצלנו חשבון ברור, אם כי אינני יכול לחתום עליו התיישה של דואה חשבון מוטפר.

אנחנו חושבים שאם מגשימים דו"ח זה יש סיכוי לאיזון שוטף; או אולי לא צריך להגיד שוטף, כי זה קוסט-פלנט, אבל אנחנו אוטודים אז את הגרעון ב-12 עד 15 מליון ל"י. אם יוגשמו כל הדברים האלה יש סיכוי טוב שהגרעון יהיה פחות, ואם יהיה גרעון גדול יותר זה צריך לחול על אגד, שעליה לעשות פעולות ייעול וחסכון וכדומה.

אינני יכול יותר מאשר להזכיר ולומר, לפי מיטב הפרטי הוועדה רובה ככולה קבעה הפלצה בענין הקואופרטיבים לפי השיקול של טובת האזרח, ולא מבחינת האידיאולוגיה של בעד או נגד קואופרטיב.

היו"ר י. הורביץ: אני מבקש להפנות שימת לבך להרכב הוועדה, לדעתה זה לא הרכב שיכול היה לדון בנושא זה באופן לגמרי אובייקטיבי, זה הרכב מובהק שהגלישה שלו מובטחת מראש.

דוד גולומב: שמת לי לב להרכב הוועדה, אתם צריכים לדעת שהספקנים הגדולים ביותר בענין זה נמצאים בוועדה זו.

י. יודין: אני מציע את ההערות לנושא הדו"ח וההרכב לתרגם לשפת ההצעות.

פ. חריש: עלי לומר ליו"ר הוועדה שהוא טועה, כי אם היו מכבישים פישו שמתנגד בצורה עקרונית לפננה של קואופרטיב הוא לא יכול היה לשבת בוועדה. תקרא את כתב הסיכוי ותקרא את הגדרת תפקידיה של ועדה זו.

ע. הדר (הורביץ):

נכון, בכתב המינוי של הוועדה זה מוגדר.

הי"ר י. הורביץ:

איני מטיל דופי בשיקולים של הוועדה, אבל אם הממשלה מטנה ועדה לענין כזה,

יש מקום להרחיב את ההרכב.

דוד גולומב:

אתם יכולים לקבל את זה, או לחשוך בכשרים. לפי דעתי השיקול של הוועדה, רובה ככולה,

היה שיקול ענייני, כאשר נקודת המוצא היתה מאד בספקנות לגבי חלק גדול של החברים. בהנני היטב מה קורה. עקרונית בן המינוי שיטה שגורמת לאינטנסיב מרטי של העובד במקום העבודה עם האינטרס הציבורי. זה יכול להיות קואופרטיב; זו יכולה להיות שותפות, או חברה של מניות שהן מחולקות באופן שווה. חייבנו עקרון זה, אבל הטלנו ספק בקיומו או הרגומו למעשה, וכתבנו מה שהיינו בדיקה נוספת. אמרנו בפירוש שקשה לבהון את התוצאות, כי לא מטפיק להגיד זאת, צריך להיות תרגום של העקרון ושל התפריץ לעשות זאת לשפת היים.

לשאלה האם ההכנסה יכולה לגדול בלי קשר למאפץ החברים - יש גם זה, אבל יש לזה גם אספקט שלילי. נניח שזה לא יהיה. מה קורה אם מחליטים - ובוועדה הכספית בדיון היום זרקו דעיון זה - להלאים את אגד, לא להפקיע? מלאימים וקונים את הרכוש, כשה שווה הרכוש הזה אם עושים שייעודן ריאלי? הנכס הזה שווה אפס, כי מי שיקח את זה על עצמו יקח גם את ההחסיבות, ואז זה שווה עוד הדבה פחות מאפס, גם אם לוקחים בחשבון את הכל מכל כל. אבל עלי להודות שאני עושה כאן עוול, כי אני מעדיף זאת בערך מאזני, וזה לא נכון. מה הערך הזה למעשה איני יודע, כי זה קונה שלא טרצון ממוכר שלא טרצון. מי יקנה את האוטובוטיים? מי יקנה את התחנה המרכזית בחיפה? אבל כיוון שההון הוא שלילי זה מבניע ל-600 מליון ל"י, וכל שייעודן נוסף ינוס לתוך זה, והחברים יצאו נקיים. אם הקנו חברה זו והגרמו ל-600 חברי אגד - וזה ציבור של אנשים עובדים - הרגשה שאין להם כלום. בשלב א' לוקחים את המאזן; שווי הרכוש או ההתחסיבות עולה על הרכוש בפני שכתוב במאזן, ההפסד המצטבר הוא 700 מליון ל"י. מול זה יש מניות של הון עצמי - הכל ישנו בספר הזה שלפניכם - והערך הוא פחות מ-100 מליון של ההון השלילי. אז זה 600 מליון ל"י. לזה צריך להוסיף, אם רוצים לעשות השבון ערך המניות שמוחזק על-ידי החברים לפי מה שכתוב על מניות. מי שקונה את הרכוש קונה את זה בערך מאזני וההפרש הוא בין 600 ל-700 מליון ל"י.

אבל עוד לפני שמשלמים להגברים בעד המניות, אופרים: כיוון שאריו להחזיר לזנקים, לספקים וכדומה, אחרי שימכרו את הרכוש זה בקושי יבטח, ואז לא קנו שום דבר.

הי"ר י. הורביץ:

צריך בכל זאת לבדוק את הענין הזה של הפקעה או הלאמה.

דוד גולומב:

יש לנו כאן 6000 איש שצריך לדאוג להם, שלכל אחד מהם יש מניה שערכה 125,000 ל"י, ועכשיו אין להם כלום, והלאמה צריך לעשות הלאמה תקציבית ומיד.

הי"ר י. הורביץ:

נניח שמלאימים את החברה, אם כי אני בטוח שאגד מנתלת את החברה יותר טוב משתנהל אותה הממשלה, אחרי זה נבדוק עוד פעם, ו-700 מליון ל"י של הגרעון יחזרו עוד פעם לפפתן של ההסתדרות. אז יצטרכו לפדות את המכוניות; לשלוח 500 או 600 אנשים סיוותרים הביתה, ולא ישלחו אותם בלי פיצויים. כיוון שבלאו הכי כל זה מוטל עלינו, נבדוק כל זה יחד.

דוד גולומב:

אם אתה אומר שלא משנים את המצב, זה בסדר, אבל אם משנים את המצב וקונים את אגד, חוץ מ-700 מליון ל"י צריך לשלם גם את המניות, אחרת זו הפקעה.

היו"ר י. הורביץ: אבל אגד פשטה את הרגל, לכן לא צריך לקנות מפנה את המניות.

דוד גולומב:

אם אתה לוקח חברה של 6000 אנשים שעד לרגע החשבון כל אחד סבור שיש לו 125,000 ל"י, ועכשיו אין לו, איך תפעיל את החברה ותריץ את האוטובוסים בכבישים, אחרי שנשלח אותם מפניה של 125,000 ל"י. אני רוצה לראות את המנהל שיהיה מסוגל לעשות זאת. אחרי זה היו"ר יכול להגיד ששליטה בחברה זו רק אידיאולוגיה.

אנחנו נבחנו היטב את החומר, ולפי מיטב המצטרף אני אומר שבחנו את החומר לאורך ולרוחב, וכתבנו מה שכתבנו. הוועדה אינה אוסרת שאין ענין של הלאמה, זה לא קואופרטיב בכל מחיר. (היו"ר י. הורביץ: מה שאנחנו עושים עכשיו זה בכל מחיר). קואופרטיב בכל מחיר זה אומר שבכלל כל הבעיה הזאת היא ענין של צ"ק. ואנחנו בפירוש אמרנו שזה לא בכל מחיר. יש באן קואופרטיב שחי בתנאים די קשים, הוא אינו קובע בעצמו לא את הכפונות ולא את המחירים; זהו שירות ציבורי, ובתוך זה אפשר להכניס פשחק מסויים של יוזמה אישית, ואנחנו קבענו את הכללים.

א. גולדמן: הגרעון שורה למחזור השנתי.

דוד גולומב:

אלך לפי סדר הדברים: א) איזון שוטף כולל הדיבידת על הגרעון כפי שהוא היום של 15 מליון ל"י. מעבר לזה יש שני דברים (א) הגרעון המצטבר שהם קוראים לזה איזון שוטף. הבעיה היא לא לוחצת, זוהי בעיה אסטטית והיא לעתיד רחוב. הדבר השני, לנסות לפתור בעיה שנצטברה במשך הדנה שנים. ברגע אחד לא נוכל לעשות זאת. אין באן ענין ניהולי שפירושו של דבר כתיבת צ"ק על סך 700 מליון ל"י.

אנשי אגד טענו שהמסקנות שהם הדור"ח הזה הן, שכל האחריות היא על אגד. האחריות על אגד מתבטאת בדבר אחד, בכמה החבר נפגע. כל שאר הדברים זה לא האחריות של אגד. אם אופרים שיש 50 תבעיות אבל הן לא מתורגמות לאחריות של החברה, זה לא אחריות כספית. אז הלכו בכיוון הפוך ואמרו: מה האחריות של אגד: הקפאת פרטיב ההון וסיכוי לרווח. אמרנו: הקפאת הפניה והפשרתה עם רווח, וההפשרה הזאת כהכנסה אינה יכולה להיות עד שלא יפורסם מאזן בחתימת רווח חשבון, דבר שיקח שנה עד שנה וחצי. בינתיים ערך הכסף יורד. וכל הדברים האלה הם לפי החשיבים של משרד התחבורה.

טוענים נגדנו: למה לא קבעתם אחריות? תחלקו את האחריות חצי-חצי, או שלישי ושני-שלישי, היה לנו היצר לעשות זאת ולהטיל על אגד רק 20%. אי-אפשר לקחת תהליך של 8 שנים ולהגיד טי גרם למה, אבל מבחינה ציבורית אופרים שאפשר להטות. מה זה אחריות מטשלתית? - זה צ"ק. מהי האחריות על אגד? באותה מידה שהאחריות של המטלה היא צ"ק, זוהי גם האחריות של אגד, ואז האחריות היא על החבר. בטום-פניס-ואופן לא אמרנו להטיר את האחריות מהקואופרטיב, כי פירושו שבעוד שנתיים המטלה תשלם זאת.

שיקולי הוועדה היו, שאם היינו אומרים ש-20% אחריות הם על אגד, זה 40 מליון ל"י מעכשיו, ולא בעוד שנה.

דוד גולוטב:

פירושו של דבר להוריד את המשכורות בשליש; להוריד את הפנייה בשליש.
והחברים יצטרכו להביא את שלהם, והמטלה
את שלה.

היו"ר י. הורוביץ:

א. גולוטב: פה אומרים להעביר רכוש בלי לקבוע את
האחריות.

ד. גולוטב: אבל הרכוש משועבד כולו. אתם מתייחסים
לזה כאילו זה זעזוע.

א. גולדמן: בטקום לומר שיש 750 מליון ל"י גרעון,
אתה אומר ש-200 מליון ל"י הם שלנו ו-550
מליון ל"י של הממשלה. אם הממשלה תתן צ"ק על 550 מליון ואנחנו צ"ק
על 200 מליון ל"י, איך נגבה זאת? איך נחזיר?

י. הורוביץ: (חברת דן) נניח שיש צ"ק כזה של הממשלה לגבי אגד,
למה אנחנו לא קיבלנו צ"ק של הממשלה כמו
זה של אגד?

דוד גולוטב: שאלה זו של סר הורוביץ הייתה לבגד עינינו
בכל עבודתנו. לפזלנו הייתה לנו קבוצת
ביקורת, וכל מה שבדקנו בדקנו בעצמנו, ועשינו בדיקה כזאת גם לגבי דן.
השבנו על זה גם לגבי דן, והצענו דרך איך לחשב זאת, זו קבוצת ביקורת
לא פשוטה, עם הרבה הטברים.

לגבי ההתייחסות לנכסים של אגד, אני רוצה
לתת דוגמה. אני עובד בכור באגף הכספים, ויש לנו שם מפעל בעייתי
שהוא קריית הפלדה. כתוצאה מכל מיני בעיות הצטברה שם עריטה של
גרנטאות של 8 מליון ל"י. אנרתי לחשב של קריית הפלדה שאני הולך
להעניש אותו ולנשל אותו מכל העניין הזה, ואני מכריח אותו למכור את
הפלאי ואני אקנה אותו טמנה במחירי חידוש. הוא לא הבין למה אני רוצה
לעשות זאת. הסברתי, טונח כאן רכוש שאין לו הופכי, אינו מביא הכנסות
ואנחנו משלמים ריבית של 40% בשוק על רכוש שהוא משועבד כולו. אנחנו
בעצם מכריחים את מדינת-ישראל לקנות את הרכוש של אגד לפי הערכת שמאי,
כפי שהוא מעריך קרקעות. אם היו רוצים לפתור את זה ב"באלק" אחד
הייתי רוצה לראות מה היה קורה, ואין הפתורים בשוק היו יורדים אם
היו מוציאים לשוק למכירה.

לכן אני אומר למדינת-ישראל לקנות זאת במחירי
חידוש, במחירים של היום, ונותן אפשרות למדינת-ישראל לסבסד זאת על-
ידי מתן שכירות יותר נמוכה. אנחנו משאירים זאת לשיקול משרד התחבורה.

בדיון על דו"ח מס' 2 על התחנות; עוד לא
דיברנו בענין האוטובוסים. בענין האוטובוסים, אחרי ששמענו את הביקורת
מכל הצדדים, אני מוריד הצעה זו. גם אגד פתנגזת וגם ההסתדרות מתנגדת,
והחלטנו להסיר הצעה זו. אני חושב שבעוד שלוש-ארבעי שנה אגד יגיד
שהם רוצים את העסק הזה. מקבלים את האוטובוסים, מקבל תקציב שוטף;
זה נכנס בתחשיב, לא צריך לרוץ אחרי המימון, ובטוח התהליך מקבלים
זאת במחיר סמלי, כי בתחשיב נכנס המחיר הכלכלי הפלא.

ס. חריש: מבחינת התחזוקה של העניין, איפה שמים זאת?

דוד גולומב: אצל אגד, וזה בנוסחה של 20 או 30 חברות להשכרת ציוד שיש בארץ. אנחנו יודעים שהבעלות על המטוסים של טי.וו.איי. היא של "צ'ייס מנהטן בנק". היום הסל כולל את מחירי השיעור, וזה לא דבר שצריך לחשוב איך לעשות אותו, כי יש דוגמאות כאלה של חברות שפועלות בצורה כזאת.

אבל זה לא רק עניין של אמוציות, יש בזה עניין של ניסול מנכס. לכן כתבנו זאת כאלטרנטיבה. כל אלה שמתנגדים לזה היו צריכים לראות בזה דוגמה; וכל אלה שרוצים בזה היו צריכים להיות נגד. האלטרנטיבה זה אשראי. אז אמרנו שהאשראי כלול בעניין של איזון שוטף.

עניתי כבר לשאלה לגבי קרובים רוחיים וקרובים לא רוחיים. להערתו של חה"כ גרופר בעניין מסקנות ביניים, גם כן הסברתי שאני מסכים לניהול העניין על-ידי ועדה.

לדברי חה"כ לבנבראון - אנחנו השווינו את הדברים לא למה שנעשה במוסקבה, כי מסם לא הומצאו לנו תחשיבים. (א. לבנבראון: הזכרתי גם את הסנסים הצרפתיים, לא רק הקופיות של בריה"מ). אני מודיע לך שמחיר הנסיעה במטרו בפאריס הוא יקר יותר מנסיעה באוטובוס. בכל המקומות בעולם הפערני המפותח מחירי התחבורה הציבורית יותר גבוהים מאשר אצלנו והם גם מקבלים טובסידיה יותר גבוהה.

א. לבנבראון: במסך שנתיים עלו מחירי הנסיעה יותר מ-100% בתחבורה הציבורית.

דוד גולומב: ובאותו זמן עלו המחירים בארץ ב-100%, והשכר ב-90%.

יצחק כהן: הדבר הזה כרוך בהרבה נושאים נוספים: ברמת ההכנסה, רמת הנטיעות וכדומה; יכול להיות שזה נכון, אבל זה חשבון סתמי לתרגם סנסים לאגורות.

דוד גולומב: אני חוזר ומשיב לדברי חה"כ לבנבראון, שהתחבורה אצלנו יקרה, אני חושב שהתחבורה ציבורית אצלנו היא די זולה. אבל אני חושב שבין השאר הקטנת הגרעון זה עניין של יעילות, עניין של התפחות והאינטנסיב של הקשר בין חבר הקואופרטיב לבין המפעל. יש חוסר יעילות, ובעניין זה אני רוצה לוטר מה שאפשר היה לעשות, ולא מה שצריך היה באמת לעשות. לקחנו לדוגמה את דן ואת אגד, ואנחנו אמרנו את דעתנו במלואה בשאלה זו בדו"ח מס' 2.

לדברי חה"כ ז'ק אמיר - לקבוע מחיר כלכלי בעד הנסיעה. אני מציע להעביר זאת למשרד התחבורה. איני חושב שהוא יקבל זאת.

אגב, כאשר אנחנו בפהלך עבודתנו רצינו להפסיק את ההפסד, והצענו למשרד התחבורה להעלות את התעריפים, התנגדו לכך גם ההסתדרות וגם הממשלה.

א. לבנבראון: צריך לקבוע שתחבורה זה שירות חיוני לאזרחים, ולא צריך להיות כאן עניין של כדאיות מסחרית.

היו"ר י. הורביץ: השאלה היא איך לנהל את השירות הזה.

דוד גולומב: להערתו של חה"כ שערי בעניין הבעלות על האוטובוסים - נסיתי להסביר למה התכוונו, ואמרת שאנחנו מורידים הצעה זו. אנחנו חושבים שזה פתרון טוב מבחינה אחרת, לא מבחינת מאזנים של גרעון.

דוד גולומב:

קואופרטיב צריך להתרכז באספקת שירות יעיל של החברה, ולא באספקת אוטובוסים ומשא-ומתן עם האוצר מתי יש לו כסף לשחרר, ואם זה יהיה גדולרים או בפרנקים או במרקים. ואז אפשר לעשות תכנית רב שנתית של הצטיידות, דבר שהוא חשוב ביותר למשק. הצענו זאת כאלטרנטיבה.

א. כונגין: אם הממשלה תקנה את האוטובוסים ולא אגד, האם לא השאר אותה בעיה?

דוד גולומב: אין שום תחשיב לגבי המצב הקיים. החשב קונה אוטובוס ומקצה אשראי ונותן טובסידיה ומחשב חיסובים. זה ייעשה בדרך פשוטה וברורה, שידעו כמה זה עולה לו; ייעשה תחשיב כלכלי כדי שידעו כמה זה עולה. אבל כפי שאמרת אני מוריד ענין זה של מירת האוטובוסים. כאשר אגד תרצה בזה, היא תבוא לבקש. אם אגד ירצה 200 מליון ל"י הן תשולמנה לנושים שיבואו.

חה"כ שער צודק כאשר הוא אומר שזה אנדרוגנוס בין שתי מפלצות, אבל אני סבכר אותו, כי הדבר שנראה פשוט לכאורה של חברה שמשלמת, בעיני נראה כדבר חשוב מבחינת עתיד הניהול, וגם הסעבר וכיצד עושים זאת. זה דבר נוקשה מאד, שקואופרטיב וחברה פרטית שמתנהל מבחינה כלכלית, זה בניגוד לפדיניות התחברה בארץ.

בסך הכל מערכת התחברה בארץ מתופעלת לגמרי לא רע. אם יפסיקו את השביתות וההפסדים ויקבעו מחיר של המערכת הזאת, היא מערכת לא רעה. כאשר אני חושב על התחליפים, אני חושב שהתחליפים הם יותר גרועים. איני רואה תחליף טוב. צריכים להיות שיפורים; צריכה להיות הפסקה בתהליך של צבירת גרעונות. משרד התחברה צריך הרבה יותר לנהל את הענין ולהענות בפהירות להביעות ולא לצבור חובות. הצענו טיכונזים למשרד התחברה של תיקצובים עוטפים שיאפשרו מדי חודשים או שלוש חדשים. הרבה יותר קל להיות קיצוני. לנהל דבר הי באמצעים הדרושים זה הרבה יותר קשה. אבל לפי דעתי זה הצורך הדחוף ביותר של משק התחברה בארץ.

דבר אחרון, וזה אולי נוגע יותר לוועדת הכספים. אתם אמרתם שביצוע הדו"ח יקח שנים. איני חושב שזה צריך לקחת שנים, זה ענין של שנועות וחדשים, ואפשר כבר כעת בזמן קצר לעבד זאת לתכנית שלמה עם סיפון עלגי ביצועים לא לסטן את השלבים ואחר כך לעשות דבר שלם. זה לא נוגע לפיכך התחברה הציבורית בעתיד, זה נוגע לפיכך התחברה הציבורית היום. אם תורידו תכנית כזאת בוועדות הבנסת, והממשלה צריכה לתת סיפון מתאים, שפירושו שמוכרחים לעשות כל מה שאפשר כדי שלא יהיה חוסר נזילות כזה. תוך שנועות מספר אפשר לעבד תכנית ראשונה ותוך חדשים את התכנית השלמה.

ע. הדר (הורביץ): בקואופרטיב אגד יש 6000 חברים, האם אובדן הזיקה בין החבר לבין הקואופרטיב הוא שגרם לכך?

דוד גולומב: אני חושב שלא. לפני 6 שנים הקואופרטיבים הסבירו והוכיחו מדוע קואופרטיב גדול זה טוב ומדוע קואופרטיב קטן זה רע. אני חושב שזה תלוי בניהול.

ע. הדר (הורביץ): מה לגבי 10% של פרישה מוקדמת של חברים שלא הגיעו לגיל?

אנחנו אסרנו שתנאי הפרישה באגד הם בעייתיים, ופצב הגרעון בקופת התגמולין

דוד גולומב:

הוא קשה.

ישנם 500 או 600 אנשים מיותרים שצריכים לפרוש פרישה מוקדמת, זה תלוי בחוסר הזיקה בין האיש לבין הארגון, כשהאיש מקבל מסכורת מבלי לעבוד.

ע. הדר (הורביץ):

דוד גולומב: יש בעיה רפואית של סחלות מקצועיות, וזו בעיה שצריך לפתור. זה ישנו גם בדו"ח. גם בענין זה צריך להזהר מאד, כי הרבה מאד מהפורשים יהיו דוקא העובדים הטובים, ואלה שצריכים לפרוש ואינם יעילים ישארו בקואופרטיב.

וככל שהתנאים לפרישה יהיו גרועים יותר התופעה הזאת תגבר.

א. גולרמן:

קוויטתי שנוכל לשמוע היום את נציג דן, סר הורוביץ, אבל השעה מאוחרת, וכבר קראו לנו לעלות למליאה. נקבע ישיבה נוספת להמשך הדיון בשבוע הבא.

הי"ר י. הורביץ:

י. הורוביץ: (חברת דן) מאחר שאין זמן ברצוני רק לציין, שמר גולומב אמר שבשלב מסויים לקחו את דן כמידגם, אבל הוא לא השיב לשאלה שלי.

אני מקווה שתקבל תשובה לשאלתך בישיבה הבאה. בפעם הבאה נשמע קודם את נציגי דן ואחר כך את נציגי אגד, וננסה לסכם את הדיון. אבקש לדאוג שגם מנכ"ל משרד התחבורה ישתתף בדיון.

הי"ר י. הורביץ:

אינני תופס איך קואופרטיב אגד הגיע למצב שהוא עכשיו אינו שווה כלום.

א. לבנבראון:

הישיבה ננעלה בשעה 16.10