

פרוטוקול מס' 266

מישיבת ועדת הכלכלה
יום ג', י"ג בשבט תשל"ז, 1 בפברואר 1977, שעה 13.00

נ כ ח ו :

חברי הוועדה:
י. הורביץ - היו"ר
פ. גרופר
י. כהן
ע. הדר (הורביץ)
א. זילברברג
י. דרניצקי (יודין)
מ. דרובלס
א. לבנבראון
א. לבני

מוזמנים:
חה"כ א. רונן
א. שילו - מנכ"ל משרד התחבורה
ע. קמא - משרד התחבורה
ד. גולומב
א. בוגין ()
א. גולדמן (אגד)
א. ספיר ()
י. אנקורי - דן
פרופ' ברונר

מזכיר הוועדה: ד. לב

ר ש מ ה : מזל כהן

סדר היום: 1. מערכת התחבורה הציבורית - הצעת חה"כ א. רונן
2. דו"ח ועדת גולומב

- 109/ -

נתקבל ביום 21.2.77

היו"ר י. הרביץ:

אני פותח את הישיבה.
יש לנו נושא שצריך לסיים אותו והוא החלטת ביניים, שלפי דעתי חייבת להנתן בענין מושב "פטיש". אני רוצה להציע הצעת נוסח שלפי דעתי תשמור על כבוד הוועדה ותעמיד דברים על דיוקם. אני רוצה שדוד יקרא את ההצעה. אם היא חתקבל, מה טוב; אם לא, אני אגיב באופן אישי על אחריותי האישית.

ד. לב:

"ועדת הכלכלה של הכנסת, לאור העדויות שהושמעו בפניה עד כה, מאמצת כהחלטת ביניים את הצהרתו של מר ש. רותם, סמנכ"ל משרד הפנים, כי על מר חביב שרבף להתפטר מאחד משני התפקידים בהם הוא מכהן כיום, דהיינו או שיוותר על תפקידו כיו"ר המועצה האזורית מרחבים או על ראשות ועד המושב פטיש. הוברר לוועדה כי הכהונה בשני התפקידים הביאה להסתבכות המצב במועצה ובמושב גם יחד."

היו"ר י. הרביץ:

אם אתם לא מתנגדים, אנחנו מקבלים את הצעת הנוסח הנ"ל.

ישנו עוד ענין - הבוקר הופיעה משלחת של מגדלי הפרחים ונפגשה עם דוד לב. היא טוענת טענות שאיני יודע אם יש להן יסוד. הם טוענים שעומדים לעשות צעד מסוכן בהגדלת שטחים לגידול ציפורנים. משרד החקלאות יהיה כאן בשבוע הבא בדיון על מועצת הפרחים. דוד לב העלה רעיון, מכיוון שיהיה דיון בנושא הכללי, כדאי לכלול באותו דיון את הנושא של גידול ציפורנים ונבקש ממשרד החקלאות שלא יקבע עובדה מוגמרת עד לאותו דיון. אני לא יודע מה אומר משרד החקלאות ומה אומרים המגדלים. השאלה אם נבקש את זה או לא.

פ. גרופר:

ממילא יהיה דיון ואולי תהיינה עובדות. אני מציע, שאחה כיו"ר הוועדה תפנה למשרד החקלאות שהם ינרו למועצה ליצור פרחים לא לקבוע עובדות עד לאחר הדיון שיהיה בכנסת.

א. זילברברג:

אנחנו לא יכולים לרוץ לפני העגלה. את הענין אנחנו מעלים בוועדה. אתה יכול להתקשר כיו"ר הוועדה ולברר אם עומדים לחול שינויים. אם כן, אז יש מקום לפניה.

היו"ר י. הרביץ:

אני מסכים להצעה זו.

ע. הדר:

אתה צריך להודיע להם שיהיה דיון גם בנושא הזה.

1. מערכת התחבורה הציבורית - הצעת חה"כ א. רוני
2. דו"ח ועדת גולומב

היו"ר י. הורביץ:

בישיבה קודמת הפסקנו בדברי נציגי "אגד". אני מציע

שנפתח את הדיון בדבריהם.

אני רוצה לבקש את סליחת הנוכחים

בוועדה. ישנו דיון חשוב בוועדת חוץ ובטחון. אבקש את חה"כ גרופר למלא את מקומי למשך חצי שעה.

א. גולדמן:

קודם אומר מספר מלים על "אגד" ואח"כ אעבור לנושא התחבורה

הציבורית והמבנה שלפי דעתי צריך להיות. בטעות אנשים שופטים את הקואופרציה לאור ההתרחשויות שהיו ב"אגד" בשנתיים-שלוש שנים האחרונות לטוב ולרע לפי מה שקוראים בעתונים. אבל הדברים הם לא כך. הטענה שמתחילה לרווח שקואופרטיב גדול כמו "אגד" פשט את הרגל. עדין מוקדם לקבוע את זה. אנחנו חושבים שקואופרטיב זה מבנה טוב מאד. שותפים לדעתי זו גם אנשים שבדקו את הענין מקרוב. יכול להיות שהקואופרטיב שאני נמנה על חבריו מנוהל רע, לכן ההנהלה הוחלפה. אם מחליפים את ההנהלה, חנו אפשרות לגוף החדש המנהל להוכיח את עצמו ואח"כ תראו את התוצאות והסיכויים ולא להמשיך מאותה נקודה.

בקשר לתחבורה הציבורית -

אנחנו חושבים שהתחבורה הציבורית כפי שהיא במדינת ישראל, רק קואופרטיב יכול לנהל אותה. זו האלטרנטיבה הטובה ביותר. לקואופרטיב יש יכולת תפעול טובה יותר מכל גוף אחר, משום שצריכה להיות גמישות רבה ושום מבנה אחר גדול לא יכול לבוא במקומו.

יכול להיות שהחברים כאן לא

יודעים, כאשר יש לנו מבצעים מיוחדים, כולם מתגייסים ועולים על האוטובוסים, כל החברים במקצועות השונים מתגייסים למוסכים כדי להביא את כל כלי הרכב למצב תקין. אני לא חושב שיש מבנה אחר בארץ שיכול לבצע דבר כזה.

אני יכול לתת דוגמא אקטואלית

לחודש הזה. אם החליטו הפועלים בתעשייה האווירית להתחיל לעבוד בשעה 8.00 בבוקר, זה אומר שאנחנו נצטרך כל בוקר עוד מאה אוטובוסים ואנחנו נצטרך לבצע את זה ע"י כך שנגייס את עובדי המינהל לצורך זה. אני לא חושב שמישהו אחר בארץ מסוגל לתפעל בצורה כזאת.

אני אומר את הדברים האלה כדי

שנתחיל להבין מה טמון בקואופרטיב, דברים שלא קוראים אותם בכותרות העיתונים. זה לגבי המבנה שאנחנו ממליצים שצריך לשאת באחריות לנושא הזה.

בקשר לשאלה האם צריך לפצל

את זה לגוף משנה - אנחנו לא חושבים שזה טוב. אנחנו חושבים שזה צריך להיות בשליטה של גוף אחד מרכזי. יכול להיות שהוא צריך לחלק את עצמו ליחידות משנה. אני מקווה שאתם מבינים שתחרות בתחבורה הציבורית היא לא טובה. התפיסה הרווחת בציבור היא שתחרות זה דבר טוב. זה טוב עד גבול מסויים.

א. גולדמן: בתחבורה, הקשרים ויחסי הגומלין צריכים להיות הדוקים ואינך יכול להפריד ביניהם. אנחנו רוצים להגיע לכך, ש"אגד" ו"דן" יהיו גוף אחד כדי שלא יהיו ניגודי אינטרסים, יותר מכך, שיהיו יחסי השלמה. כך אתה יכול להגיע לניצול טוב יותר בכח האדם וברכב מפני ששעות השיא של "אגד" ו"דן" הן שונות. היום "אגד" מפעיל את התחבורה מערי השדה אל המרכז העירוני ו"דן" מפעיל את התחבורה בתוך גוש דן, והיום המצב הוא כך, ש"אגד" חוזר עם אוטובוסים ריקים לאתר שהוריד את הנוסעים בח"א ואז מתחילה שעת השיא אצל "דן" והוא מתחיל לעבוד. כאשר יש יחסי השלמה בין "אגד" ל"דן" אפשר לחסוך פה הרבה, כאשר אותו רכב מגיע לעיר הוא יכול להמשיך ולעבוד בתוך העיר.

אנחנו חושבים שהגוף צריך להתארגן בפנים, ליצור יחידות משנה, אבל חייבת להיות זהות של אינטרסים בין החלקים השונים כדי להגיע למכסימום של יעילות. יכול להיות שצריכה להיות ביקורת, צריך להיות פיקוח על-מנת שגוף ענק כזה לא יעשה מה שהוא רוצה. אבל פיצול לא יתן תוצאה טובה יותר.

לגבי סוג הרכב - בהחלט הארץ עניה מכדי לפתח סוגי רכב יעודיים שונים וכאן הוזכרו זוטובוסים וכן הלאה. כלי הרכב בארץ צריכים להיות רב-תכליתיים. כאשר נתחיל לפתח כלי רכב יעודיים ל-4-5 איש, יעשה את זה מיניבוס. אבל בשעה שבע בבוקר הוא לא יוכל לקחת 70 איש שרוצים להגיע לעבודה.

העלויות הניכרות הן בתחום כח האדם. אם באוטובוס גדול כח האדם הוא מרכיב עיקרי בהוצאות, אוטובוס קטן ודאי יגביר את עלות כח האדם, מפני שאותו נהג גם בשעת שיא ישרת פחות אנשים מנהג אוטובוס שלנו. השינוי היחסי יהיה לרעה.

א. רונן: במחיר ק"מ, מה מחיר הפחת וכח האדם?

א. גולדמן: אין לי מספרים.

א. שילן: ישנם קווים שזוטובוס יותר כדאי.

א. גולדמן: כשאמרת רב-תכליתי, אני מתכוון גם לנושא הבטחוני. כל אוטובוס שלנו נמצא במערך הבטחוני של ישראל וכשאתה עובר ליעודים שונים אתה פוסל את זה.

לגבי רכב, מבחינתנו אין ספק שאנחנו צריכים עד כמה שפחות לסטות מרכב רב יעודי שהתפתח בארץ, ואין שוני בין רכב עירוני לרכב בין-עירוני, ובין רכב תיירות לרכב שירות.

לגבי עצם שיטת ההפעלה - יש עימות בין הצד הכלכלי לבין רמת השירות לציבור. יכול להיות שהאינטרס כדי להרוויח יותר, זה להכניס 80 או 90 איש לאוטובוס. לעומת זה הציבור היה רוצה שכל שלוש דקות יהיה אוטובוס אפילו אם זה ריק ולא לנסוע בעמידה. קיים קונפליקט בין שתי ההשקפות האלה ופה יש עימות בין הקואופרטיב לממשלה, התפתחה חשדנות. כאשר שני דברים נמצאים באותה יד, חמיד אתה חושב שמהו לא מסתדר וצריך למצוא את האפשרות להפריד בין שני האינטרסים האלה, שכל אחד מהם יהיה בנפרד, אז שהכל יהיה בשליטת הממשלה. לנו נראה, ופה אני מדבר בשם "אגד" שיש צורך להפריד. חייבת

א. גולדמן:

להיות רשות מרכזית לתחבורה שהיא קובעת את צרכי התחבורה לאוכלוסייה. היא צריכה לומר אחת לשנה, כך וכך נסיעות אני צריכה, כל כמה דקות. את זה צריך לתרגם לק"מ וכלי רכב ואז צריך לקבוע בבדיקה מדוקדקת כמה עולה להפעיל תחבורה ציבורית הן מבחינת ההוצאות הקבועות והן מבחינת ההוצאות המשתנות. הקואופרטיבים צריכים להיות מנותקים מן הצד הגבייתי. הם יכולים לעשות את השירות למדינה והמדינה צריכה לקבוע בכמה היא רוצה לחייב כל נוסע. מבחינתנו זה יכול להיות בחינם, או 50%, 70% או 200%, הכל בהתאם למצב התקציבי של המדינה. יכולה להתפתח חשדנות שהקואופרטיב לא יעשה מספיק כדי להסיע את כל הנוסעים במינימום הוצאות. צריך לפתח שיטה תמריצית כדי להגביר את העניין של הקואופרטיבים להסיע כמה שיותר נוסעים. אבל חייבת להיות הפרדה בין השניים. לא יכול להיות מצב שהממשלה תקבע את מחיר הדלק, את מחיר האוטובוס, שכר העבודה נקבע בהתאם למדיניות שכר כוללת, את תדירות הנסיעה וכאשר התוצאה היא שלילית אומרים: פה אתם אחראים. זה מבנה אנומלי וצריך לחתוך אותו. צריך לקבוע בסמכות מי מה ואז על אחריותו של מי מה. צריך לקבוע את עלות יחידת תפעול. הממשלה צריכה לקבוע איזה רמת שירות היא רוצה להקנות לאזרחים, אנחנו צריכים להיות הקבלנים, כאשר את המחיר לאזרח הממשלה צריכה לקבוע.

ואם יש הפסדים?

א. רונן:

אחרי שחתמו על העלות,
זה על אחריותה.

א. גולדמן:

יש בעיה נוספת וזה
השקעות תשתית שאיננו מעוניינים בזה. "אגד" ברווח שלו הקים את
התחנות. התחנות צריכות להיות מוקמות ע"י הרשויות, כמו נמלי תעופה,
כבישים ותחנות רכבת. זה צריך להיות מחוץ לנו. אנחנו לא מקבלים את
זה ש"עולים" עלינו בנקודה שאנחנו העמדנו את עצמנו לרשות הציבור.
הרי איש לא בא לבנות תחנות. אנחנו בנינו, מדוע כועסים עלינו?!

הרי לא אנסו אתכם לבנות,
מדוע כל כך רציתם לבנות?!

פ. גרופר:

חשבתם להפוך את זה למשהו רווחי.

מה שחשבנו תשאר לנו.
מפעלי התחנות הוקמו

א. גולדמן:

בחסותו של השר כרמל. גייסנו הון פרטי מהחברים כדי לבנות את התחנות.
כאן יושבים אנשים שעצרו את הסירוף של "כיכר לוצ'נסקי", התחנה המרכזית
של ת"א כדי שלא נצטרך להעמיס את זה על התעריפים. אף גוף לא היה
מוכן לקבל על עצמו את מפעלי התחנות. אצלנו אני יכול לומר, ואני
הייתי חבר צעיר בקואופרטיב כאשר דברו על מפעלי התחנות, נקודת המוצא
היתה בהחלט אידיאליסטית. הטעון היה שאין מישהו אחר בארץ שיעשה את זה.

כאשר אנחנו מסתכלים

על הטבלה שעל הקיר אנחנו רואים שמשנת 1960 עד 1985 התחבורה הציבורית
הולכת ויורדת. זה עומד בניגוד למבנה של הקואופרטיב. כאשר הקואופרטיב
קולט תבר הוא קולט אותו ל-20 שנה ועל כל חבר בן 65 צריכים להיות
שלושה חברים בני 35.

לפי הטבלה אנחנו רואים
שעד 1985 אתה תכפיל את

א. רונן:

עצמך ואילו האוכלוסייה לא תהיה כפולה.

א. גולדמן:

אתה לא יכול להחזיק נהג בלי אוטובוס עד גיל 65. אתה לא יכול להחזיק נהג מעל לגיל 50. אתה צריך לקחת בחשבון את הדחיסות בכבישים ואח הקושי בהפעלת התחבורה. אנחנו נמצאים במקצוע קשה מאד כשהקצב מוכתב מצרכים שונים. ב"פורד" למשל, כשעובדים על פס יצור מסוים, לא יעמידו בקבוצה של צעירים אחד בן 60, כי הוא לא יוכל לעמוד באותו קצב יצור. לכן קצב העבודה הולך ויורד. הקואופרטיב יכול להחזיק בתוכו את הכוחות המתבגרים. א. הוא כל הזמן גדל ביחס של אחד לשלושה.

מה עושים?

ע. הדר (הורביץ):א. גולדמן:

אז מתחילות הבעיות וצריך לפתור אותן גם לטווח הקצר וגם לטווח הארוך. לטווח הקצר, לקואופרטיב צריך להיות הכח להוציא אנשים לפנסיה מוקדמת בהתאם לצרכים. אם חייבים להעביר את כל הנהגים מגיל 50 ומעלה בדיקות רפואיות, אתם יודעים איזה נטל זה יגרום לנו? מה נעשה אחס? נצטרך לעשות מהם פקידים. אחרי עשרים שנה קשה לומר לנהג כזה להיות פקיד. לא ביכולתנו לממן את העניין הזה.

היו"ר י. הורביץ:

נניח שלא היית סמוך על שולחן הממשלה, מה היית עושה לו היית בעל בית פרטי?

א. גולדמן:

יכול להיות שהתעריפים שלי היו יותר יקרים ב-50%. בתחשיב היה לי כיסוי לזה. זה שיביאו אותנו לפת לחם, לא פותרים את הבעיה. אנחנו מאמינים שהתעריפים על-פיהם אנחנו עובדים זולים מדי לגבי העלות האמיתית. הרבה מרכיבים לא נלקחו בחשבון. יכול להיות שיאמרו לנו: אתם טעיתם, הבעיה היא שלכם. אבל אז למדינת ישראל אין תחבורה. אנחנו רוצים לפתור את הבעיה לא להתחמק ממנה ואיש עדין לא נתן פתרון טוב לבעיית התחבורה.

לטווח הארוך - התחבורה הציבורית צריכה להפוך להיות משק אדמיניסטרטיבי של הציבור. התחבורה הציבורית צריכה להפוך להיות חברה ששותפים בה הקואופרטיב ואיזה תאגיד שהציבור צריך להקים. לי נראה שאפשר לראות כמודל את חברת הארגז ש-50% זה קואופרטיב ו-50% שייכים לחברת העובדים. זאת חברה שהקואופרטיב אחראי על התפעול כאשר הכלל שקובעים הוא שהתאגיד קונה מן הקואופרטיב בקצב הפרישה של החברים את המניות ולאט לאט הפעילות עוברת כולה באופן מסודר לתאגיד. זה משנה את מבנה הקואופרטיב בלי שתהיינה התמוטטויות.

זאת הצעת "אגד"?

א. רונן:

כשנשמעה ההצעה הזאת כדעה, נציגי שני הקואופרטיבים

ד. גולומב:

התנגדו לה.

אם במסקנות ועדת הכלכלה ייאמר שיורכב צוות למו"מ

א. גולדמן:

בין שני הגופים, בבקשה.

אתה מציע כרה-ארגון אח מודל "הארגז"?

א. רונן:

א. גולדמן:

אני מביא את זה כדוגמא.

היו"ר י. הורביץ:

נניח שנקבל את הגישה שלכם, מדינת ישראל תקנה לאט לאט את המניות ותאפשר לחברים המבוגרים להפלט. ונניח שהגענו למסקנה, לאחר שיעשו שערות ולאחר שהממשלה תחייב בכל הנזקים שגרמה ויפרשו מחדש את המלצות ועדת קשתי, שערך המניה לא שווה 200 אלף ל"י אלא 35 אלף ל"י ונכנסים למו"מ. אתם קבעתם את גיל הפרישה, את ערך המניה שאין לה קשר לערכה בשוק.

א. גולדמן:

יש קשר לערכה בשוק. כל אחד שנכנס כחבר משלם את

המניה, זה סימן שהיא שווה.

היו"ר י. הורביץ:

נניח שיבוא אדם וירצה לקנות ויקבע שערך המניה שווה לא 200 אלף לירות אלא 93 אלף לירות. מה יקרה אז, איך אתה רואה את העניין?

א. גולדמן:

היות ופה פועל אינטרס משותף על בסיס של קונה מרצון ומזכר, יכול להיות שבמו"מ אתה תגיד שהמניה יקרה ואז ישאר המצב כמו שהוא היות, נמשיך בזה וכאשר תבוא בעיה נראה איך מתגברים על הבעיה. אבל אנחנו רוצים לפתור עניינים. אני חושב שהמניה של חבר קואופרטיב שווה את מחירה ועובדה היא שאנשים מוכנים לשלם.

במו"מ בהחלט אפשר, בשערות לא, או שיסכימו לכללים שניתן לאותו שמאי. אנחנו רואים שלטווח הארוך הקואופרטיב לא יוכל לשאת בזה, או שמישהו יצטרך להשתתף אתנו בדאגה לעודפי כח האדם ובתעריפים. תקחו בחשבון שיש תהליך של הצטמצמות ולכן זה יקר יותר.

י. כהן:

או שהכללים שקבעתם הם כאלה שאי-אפשר לעמוד בהם.

היו"ר י. הורביץ:

מה עושה אדם כזה בבית-חרוש?

א. גולדמן:

שמים אותו בתור שומר השער ומוסיפים את המחיר שלו על

המוצר.

י. כהן:

אני רוצה להעיר שתי הערות. אחת הבעיות שמקשות עלינו בהכרעה או בניסיון להגיע לאיזושהי מסקנה היא שנדמה לנו שההנהלה הקודמת או האחרת קבעה כללים שהם לפי דעתי חריגים מבחינת הנורמות שאנחנו בחברה הישראלית מכירים או כאנשי ציבור מכירים, ולכן עם כל ההכרה שקואופרטיב זה דבר חיובי ועם כל מה שאמרת, ברגע שקבעתם נורמות שהן חריגות, לי פה העניין מקשה לתת ציון חיובי. לכן הבעיה היא להגדיר מה רוצים מאדם שמפעיל תחבורה ולמה הוא צריך לשאוף. אם אתה אומר שאדם צריך לפרוש אחרי 25 שנה ולקבל את מלוא הפנסיה והמניה, זה לפי דעתי חריג.

א. גולדמן:

רשאי לתת לו לפרוש.

י. כהן:
אני מכיר הרבה חברים שהם בכושר מלא, אבל הם עשו חשבון פשוט: כדאי לי לפרוש ולקבל פנסיה ומניה וללכת לעבוד במקום אחר. עשו את זה רבים וטובים. זה לגבי פרישה. אח"כ לגבי כל מיני חשבונות אחרים שעשיהם עם נהגים בקשר לשעות עבודה, לפי דעתי זה אחד הדברים שקובעים את ההסתבכות של החברה.

א. גולדמן:
המכון לפיריון העבודה יושב על הנושא הזה.

י. כהן:
אני חושב שאנחנו צריכים להצביע על דרך איך להגיע להסדר או מ"מ. לפי דעתי מסתמנות כמה דרכים. אני מציע, לאחר הסיבוב הזה אנחנו עוד פעם נחשוב מה הן הדרכים שצריך ללכת לקראתן.

א. לבני:
תחזית גידול הרכב הפרטי באלפים היא לא נכונה. אנחנו נמצאים כבר בשנת 1977 והגידול הוא הרבה פחות מהתחזית פה. היוקר באחזקת הרכב הפרטי צריך היה להעביר מה שיותר נושאים לתחבורה הציבורית ואת זה אתם מחפשים. אבל במקום לעשות משהו בעניין זה, שמתני לב שהתחבורה הציבורית הולכת בדרך הקלה ביותר, שום דבר לא משתפר, שום דבר לא מתוקן. יש "אבא" ששמו הממשלה הוא צריך לפתור את כל הבעיות. אני לא רואה שאתם מחפשים פתרון למצב. לו "אגד" היתה חושבת על המצב הקיים היום, שמחיר הדלק לא רק שלא יהיה יותר זול אלא הוא ילך וטאמיר, ולא היתה פונה רק לממשלה או לחברת העובדים, אלא מנצלת מצב זה כדי להרגיל את האנשים להשתמש בתחבורה הציבורית. אני לא רואה שום מאמץ ושום מחשבה בכוון זה. האשמה היא בנו, מפני שתמיד הלכו לקראתם ועזרו להם.

דרך אגב, אין שום דבר חדש ב"אגד". היום יש שני קואופרטיבים. פעם היו כמה קואופרטיבים לתחבורה. היו "אביב" "קשר" ו"עמיד". עזיץ הקואופרטיב התפלק לחלוטין באמצע ימי המלחמה. חלק מן החברים בקואופרטיב הפכו לחברות פרטיות כשכל חבר הוא בעל מניה ושמתני לב איך לאתר 3-4 חדשים מצב החברות השתפר ללא היכר. כל אדם שישב על יד ההגה לא הסתפק בשתי נסיעות לירושלים, הוא ראה חובתו לעשות שלוש נסיעות לירושלים, הוא ראה את זה כעסק פרטי וכך העסק התחיל להיות רווחי. בקואופרטיב כל אחד מחכה שהשני יעשה את העבודה. עם כל הנסיונות לשפר ולייעל אותם, הוא לא צריך להתאמץ יותר מדי, בעיקר כאשר יש מי שמכסה את הגרעונות. כאשר זאת חברה פרטית העסק יותר רווחי, כמו בעל עסק פרטי שעושה מאמץ גדול שהעסק שלו יהיה רווחי. בכוון זה אתם לא חושבים.

א. גולדמן:
מה ההצעה שלך, שכל חבר יהיה בעל האוטובוס שלו?

א. לבני:
ההצעה שלי היא בניגוד להצעה שלך להלביש את הנושא באופן טוטלי על קופת הציבור. אני מציע לחשוב בכוון אחר. אם לא תהיה מחשבה, צריך לעשות את הכל כדי להעביר את בעלי הרכב הפרטי לנסיעה באוטובוסים, אני רואה את הדבר מתדרדר, ובמיוחד שהיום דבר זה כדאי. אנשים קנו רכב פרטי לאו דווקא בשביל לנסוע לשפת הים, אלא בשביל להגיע בזמן לעבודה או הביתה. כל פתרון להפוך את הנושא לנושא ציבורי טוטלי יהיה עוד יותר גרוע, יתחילו ללכת ברגל לעבודה או בצורה אחרת. זה לא יפתור את הבעיה. בכל הדיונים שלנו, חוץ מחברי אגד זקנים, ותיקים, חדשים וכאלה שבדרך, לא שמעתי שיש התייחסות לציבור הנוסעים.

א. לבני: אני מבקש לחשוב על שני אספקטים: א. הרבה מאד תלוי באלה שמטפלים בדבר. לדעתי אפשר ליצור מזה עסק טוב. ב. שלא נלך חס וחלילה למחשבה שצריך לקחת את כל הנושא הזה, כמו שהוא חושב היום, ולהלביש אותו על קופת הציבור.

ע. הדר (הורביץ): 1. אני רוצה לשבח את "אגד", יש לו עבר מפואר ואי-אפשר לומר כל הזמן שזו חבורת מושחתים שגוזלים את המדינה.

היו"ר י. הורביץ: איש לא אמר את זה.

ע. הדר (הורביץ): יש לי אוזן להבין את מה שנאמר. יש בעיה של גרעון ואני ספק אם הצורה הנוכחית היא צורה. אני מאד לא חש שזה שלו, אין ערך לקואופרציה.

יש לי ספיקות לגבי קואופרטיב של 6,000 איש באיזו מידה יש זיקה בין החבר לקואופרטיב. יש לפי דעתי זיקה בין 500 איש שאינם מתפקדים ואתה רוצה להוציא. לא עולה על דעתי -600 איש לא מתפקדים. אחוז כזה גבוה שלא מתפקד, זה לא סביר.

אני מציע שתהררו בזה ואל תדחו את זה על הסף.

א. גולדמן: מה האלטרנטיבה? האם אתה מציע ללכת בדרך שהעלה חה"כ לבני שכל אחד יהיה בעל האוטובוס שלו?

ע. הדר (הורביץ): אמרתי שיש לי הרהורים וספקות, אבל איני יודע את האלטרנטיבה. תשובה חלקית יש לי. השיטה היא טובה. כל מה שאמרת, זה נכון זו תחושה של חבר קואופרטיב. אבל זה הגיע לממדיה גדולים שזה התחיל להתקעקע. כאשר דברנו על רעיון של תחרות, בשום פנים איש לא הציע תחרות באותו קו. אמרתי שמרבית הקווים מאוזנים. לא עלה בדעתי בקו זה להוסיף חברה מתחרה. אני סבור שקווים בלתי רווחיים ניתן להעמיד למכרז ומי שיהיה עדיף יקבל את זה.

הערה אחרונה, יש לעודד ולהעדיף את התחבורה הציבורית. יכול להיות שרחובות ת"א נסתמים ע"י רכב פרטי, אז צריך לסגור רחובות מסויימים בפני רכב פרטי.

ד. גולומב: אני לא מתכוון לומר את דעתי, לא מפני שאני מסתיר אלא מפני שעשיתי את זה גם בפתיחת הישיבה ובעיקר בשלב התשובות ואני לא מתכוון לחזור על זה.

אני רוצה לומר שני דברים: אחד מהותי ואחד על גבול הסכני שאני מחשיב אותו יותר מהמהותי. לגבי המהותי, בשלב מסויים בעבודה הוועדה חשבה בשאלה של מבנה הקואופרטיב, מה טוב בו ומה רע בו ואמרנו שאנחנו מעדיפים את הקואופרטיב. כשניסינו לבחון את הענין הגענו למסקנה שמבחינת האינטרס הציבורי כל הגורמים החיוביים בקואופרטיב הם בתחום העבודה, לאו דווקא בתחום הרכוש. ואז הגענו למחשבה לא רחוקה כל כך מהמחשבה שהועלתה ע"י מר גולדמן שכאן הציבור יכנס יותר מהר או יותר לאט לנעלי הפעילות של הקואופרטיבים וכאשר התהליך הזה ילווה בפתרון הבעיה הכספית,

ד. גולומב:

לא קבענו לעצמנו במחשבה שערך המניה צריכה להיות כפי שהוא היום, כי זה לא ריאלי. וכאן זו באמת שאלה מסובכת, איך נגמר הגרעון ועמונו על הפרובלמטיקה של העניין בדו"ח. בסופו של דבר זה יהיה קואופרטיב עבודה עם איזו שותפות או מעורבות בניהול וברכוש. תוקם רשות לתחבורה ציבורית וזו יכולה להיות, לפי ההצעה הזאת, בידי חברת העובדים. אנחנו חשבנו בידי הממשלה כגוף שהוא אחראי על כלל התחבורה שיכול לתאם בין התחבורה באוטובוס לבין הרכבת וכל שאלת ההסעה ההמונית. ישארו רק אלמנטים של עבודה והסעה. הקואופרטיב הזה יהנה מפירות התפעול ובעצם כל הרווחים שיש לחברי "אגד" הם מפרי התפעול.

בדקנו את העניין וראינו שהדבר הזה מביא לעוד מסקנות וזאת מהפכה שלמה. זה בעצם קואופרטיב שהוא חוכר קווים או מקבל רישוי להפעלת קווים. הוא לא יכול לגבות את הכסף. אם הדוכושי לא שלד, ההוא צריך לקבל בקבלנות דמי הפעלה ואז הכספים שהוא מקבל מהציבור הוא מעביר לממשלה. הממשלה עורכת אתו חוזה ונותנת לו כסף בעד הפעלת מספר נסיעות ק"מ לנוסע. אפשר להכניס תמריצים להסעת נוספים לפי השיטה שלנו.

פה הפסקנו ולא הלכנו בדרך הזאת, משום שבשיחות שהייד לנו עם נציגי הקואופרטיבים היתה התנגדות טוטלית ולא חשבנו שתפקידנו לזרוק דבר כזה שבעצם אצלנו הוא בגדר מחשבה וזה גם לא מתפקידנו כוועדה.

הקשבת לידידנים שהיו כאן ואני יכול לומר מה הייתי עושה לו הייתי חבר. יש גוף שהוא אחראי על התחבורה הציבורית ושמו ממשלת ישראל או משרד התחבורה. שום גוף אחר לא יכול לתת עזות גם בגלל חוסר כושר טכני ~~ואם צדילת כל הפיכוכים~~ ואם מפני שאתה לא נותן עזות לגוף מבצע.

הסיכום של הוועדה היה, אחרי ששמענו את כל הדברים, לבקש ממשרד התחבורה להצג פה תכנית כוללת לעניין ההסעה הציבורית והקואופרטיבים לתחבורה. אנחנו במקומנו את זה מהממשלה. רצוננו לקבל את גישת הפילוסופיה של התכנית, מה הממשלה רוצה ולאור זה לקבוע את עמדתנו. הממשלה אמרה: לא, אתם תתנו את התכנית ולפי זה נקבע. קבלנו את הדין.

אני חושב שהדו"ח הזה לא דיבר על תיקונים קטנים, דווקא במעיפים לא מפורזים, מעיף של צורת הכנסה וקשר לרווחיות וצורת התחשבות וניהול שוטף.

אני חושב שטיפול בנושא שלכם שהוא מבנה התחבורה הציבורית, מחייב אחרי כמה סיבובים שהממשלה תבוא ותציג תכנית על תכנית כזאת. ועדת הכלכלה יכולה לבקר, לתקן ולהציע תיקונים. בלי זה, לפי דעתי, כל הצעה זה לכתוב באצבע על המים.

א. רונן:

אני אקצר עוד יותר בעקבות דבריו של מר גולומב. אני מבקש מוועדת הכלכלה להעניף מבט על הטבלה שהציג משרד התחבורה על הקיר. המשמעות של מה שאנחנו רואים היא אסון לאומי. התחבורה הציבורית יורדת מ-75% ל-40%. בשנים 1970-1985 הרכב הפרטי יגדל פי ארבע וחצי ומספר הכבישים גדל ב-50%. תתארו לעצמכם מה יקרה?! לא נספיק לפקוח את העיניים ומה יהיה במרכז ת"א, ירושלים וחיפה?! אתם רואים את המצב היום, תתארו לכם מה יקרה בעוד חמש שנים. אני טוען שזאת לא מנירה אדומה אלא זה פרוז'קטור שאומר מה הולך לקרות במדינה בעוד חמש או עשר שנים.

א. רונן:

מה שקורה בתחבורה הציבורית
ובדרך של הובלת נוסעים
זה דומה למזון אוויר שכולם מדברים עליו ולא עושים כלום. שמעתי
ממר שילן ומשרד התחבורה שיש מדיניות מוצהרת של העדפת התחבורה הציבורית.
אני טוען שהמדיניות המוצהרת אינה מוצאת את ביטוייה בשטח.

אני מסכים לדבריו של
מר גולומב, שהממשלה או משרד התחבורה מופקדים על הנושא הזה. אני חושב
שאסור להשלים עם הטבלה הזאת, כי אחד מן השניים: או שמשרד התחבורה
יאמר שהוא מכפיל ומשלש את מספר הק"מ של הכבישים או שיאמר איך
הוא רוצה לנהל את התחבורה הציבורית. אני רוצה לדעת איזה כבישים
יסגרו בשנת 1977, 1978 ו-1979.

מר גולדמן אומר שהנוסעים
רוצים רמת שירות טובה ואילו הוא מעוניין לצופף. מבחינה כלכלית זה לא
נכון. דווקא העלאת רמת השירות מקטינה את ההוצאות למשק. אם אנשים
יצטרכו לחכות עשרים דקות לאוטובוס, הם יעדיפו לקנות מכונית פרטית.
מבחינה כלכלית עדיף שיהיה כל שלוש דקות אוטובוס ושלל יסעו בעמידה.

למשרד התחבורה צריכה להיות
מערכת פיקוח. צריכים להיות 200 איש ברחובות כדי לפקח על התחבורה
הציבורית. אחרי שמחליטים על תקנים, צריך להיות מפקח מטעם הרשות
שיבדוק את זה. לשם כך צריכה להיות תכנית אופרטיבית גדולה.

אני סבור שמבחינת הארגון
עדיף לפצל את הקואופרטיב לקואופרטיבים קטנים: קואופרטיב
לירושלים, קואופרטיב לת"א וקואופרטיב לחיפה. אין סיבה שזה לא יהיה
כך. אח"כ העניין של קרית שמונה, דביר ולהב, אם לנסוע יזוטובוס או לא,
את זה צריך לבדוק.

הוועדה צריכה, לאחר ששמעה
הערות כלליות, לדרוש ממשרד התחבורה להביא באופן קונקרטי את התכנית
שלו לניהול ותפעול התחבורה הציבורית בחמש או בעשר השנים הבאות
ולהביא את ההצעות הקונקרטיות לעכשו.

פ. גרופר:

אנחנו שומעים כל הזמן
שהממשלה מסתמכת רק על
דוחות וועדות. אני לא מבין את משרד התחבורה, אם הוא אחראי לנושא הזה
בשביל מה הקמת ועדות ציבוריות? האם זו שיטה? משרד התחבורה
הוא אחראי לנושא מסויים, יש לו משאבים לזה, הוא צריך להביא מוסחים
לזה והוא צריך לומר מה טוב ומה לא טוב.

מר גולדמן אומר שלדעתו
מבנה הקואופרטיב לתחבורה ציבורית הוא הכי מתאים. אח"כ הוא אומר
שבגיל מסוים נהג צריך לפרוש ושעל כל נהג מבוגר צריך שיהיו 2-3
נהגים צעירים. אם אפשר לבנות מבנה קואופרטיבי שמכניס רווחים,
בבקשה. אם לא, צריך מיד לפרק את הנושא.

ס. דרובלס:

אני לא יכול לדבר על דברים
שקודמי התייחסו אליהם. אני
מקבל את ההצעה שיש לקבל מהממשלה את התכנית שלה ואז לבנות להמשיך
הלאה. אבל לאור דברי קודמי יש לי שתי שאלות: א. אני חושב שכולם
הסכימו לכן שהקואופרטיב צריך להגיע לגודל מסויים על מנת שיהיה
רווחי. הקואופרטיב הנוכחי גדל מעל היכולת לתפקד. הייתי פונה
לשני הקואופרטיבים לאור הרווח שמתנהל ביניהם לחכות עד שנוציא
מסקנות.

מ. דרובלס: שאלה שניה, אנחנו מדברים בקשר לארגון ורה-ארגון. מאז מלחמת יום הכיפורים היו מספר קווים ב"אגד" שיתכן והיו רנטביליים, אבל כתוצאה מזה קוצצו מספר קווים לאזורים מסויימים. אני רואה כבעיה חמורה את הענין שהתחבורה הציבורית נפסקת בשעה שבע בערב ולא משרתת אוכלוסיה באזורים מסויימים. יכול להיות שבאזורים אלה יש מעט נוסעים ואז אפשר לתכנן ולשלוח לשם רכב קטן. אם "אגד" לא מנכין לעשות את זה, נצטרך להגיש הצעת חוק על-מנת לאפשר לגופים אחרים אשר ירצו להפעיל את התחבורה הציבורית לאותם איזורים.

היו"ר י. הרביץ: לפי דעתי אנחנו מגיעים בכמה וכמה דברים לנקודה שלא נוכל להמשיך ממנה. השיטה הזאת, שהמדינה צריכה לסבסד בסידרי גודל כאלה, מביא את "אגד" למצב שהמוטיבציה העיקרית של רווח לא קיימת. לפי דעתי צריך לנסות לחשוב ע"י ניתוחים כירורגיים איך לגרום לכך שתהיה מוטיבציה להרוויח, שאדם ידע שאם הוא מתאמץ הוא מרוויח. במבנה הנוכחי של "אגד" זה לא קיים. לאור המצב של היום אני מגיע למסקנה שאי-אפשר ללכת בשיטה הנוכחית.

י. אנקורי: אני מייצג את קואופרטיב דן. מ-1969 הקואופרטיב עומד במצב של היום. דווקא היו חברים שתרמו על-מנת לחלץ את "דן" מן המצוקה והם עשו את זה בעצם היוחס חברים.

בקשר לשאלה אם חברת מניות או רשות ממשלתית, אני חושב שזו שאלה של דיון אקדמי ולא מעשי.

בקשר לעתיד התחבורה הציבורית -

התוצאות שישנן על הטבלה מראות שבשנת 1960 התחבורה הציבורית היתה 75% גירדנו ל-50% היום. מה קיים למעשה בשטח? בשנת 1964-1965 הסיע "דן" 222 מליון נוסעים ב-770 אוטובוסים וב-1,300 עובדים. היום דן מסייע רק 240 מליון נוסעים כשנוספו קווים לחולון, בת-ים ורמת-השרון, עם צי של 1,200 אוטובוסים ו-1,950 עובדים.

מדינת ישראל לא נתנה פתרונות, היא לא ידעה בזמן ליצור נתיבים מיוחדים לאוטובוסים, היא לא טפלה בנושא ואם היא טפלה, לא היחה משטרה שתפקח ותאכוף את מה שצריך לקנות בשטח. אנחנו מסתכלים ורואים "שטח דרכים סלולות", למה מתכוונים פה, לכבישים בסיני ובגולן? בתוך הערים יש משהו? אין הפרדה בקשה להקצאת השטחים. אם נרחיב בערים, אין נעשה את זה, נהרוס בתים? מכל הצדדים שאתה מסתכל אתה רואה שאין פתרונות. אנחנו מדינה עניה, אנחנו לא יכולים לרדת למטה ולא לעלות למעלה. אבל צריך לספל בצעדים אדמיניסטרטיביים, לסגור מרכזי עסקים גדולים לכלי רכב פרטי ולאפשר מעבר לתחבורה הציבורית. זה ישפר את רמת השירות ואת העלות ויתן תוצאות שרוצים לקבל בטווח הקצר. יכול להיות שבשוליים צריך להפעיל כלי רכב קטנים. אבל כל המערכת צריכה לפעול ממרכז אחד וגוף אחד וממנו צריכות להתפצל חטיבות וזרועות.

בקשר לפעילות, זה הענין שלכם. אנחנו לא מתעקשים להשאר קואופרטיב. אנחנו חושבים שבמצב הקיים היום קואופרטיב יעשה את זה טוב בתנאי שיאפשרו לו להמשיך לתפקד.

בקשר לנושא הסובסידיות, אנחנו חושבים שאחד המרכיבים אשר צריך לתת כדאיות לתחבורה הציבורית בתנאים הקיימים זה ענין הסובסידיות. אני חושב שצריך להשאיר לתחבורה הציבורית סובסידיה קבועה ולא לפי קווים. ע"י כך מבטיחים את הענין הכללי.

י. אנקורי:

אם נקבל סובסידיה לפי קווים נגדרים לכך שבחיפה לא תהיה מוטיבציה לעבוד. אם הסובסידיה היא כללית, ואנחנו אומרים ש-80% מהמחיר צריך לבוא ע"י הציבור ו-20% ע"י סובסידיה מגורם ממשלתי, אנחנו יודעים על-ידי כך שהוא שילם מחיר קצת יותר גבוה, הזרמנו מחיר יותר זול לאותו נוסע שנמצא בבקעה או בגולן.

לגבי הבעלים על התחבורה

הציבורית, אנחנו פתוחים לכל מו"מ עם כל גורם שאתם תקבעו שינהל מו"מ.

פרופ' ברוננו: אומר רק מספר מלים ביחס לחצעות על העברת כל המשימה למשרד

התחבורה וכמה מלות אזהרה. בעבר היתה נטיה גם בקואופרטיבים וגם במשרד התחבורה ללכת למונופול יזציה. למשרד יש הסבר: 1. שהקואופרטיבים לוחצים לזה וקבוצות לחץ לביזור לא קיימות. 2. המשרד נוהג לעבוד עם גוף אחד וזה יוצר נטיה טבעית למונופול יזציה.

אתיחס רק לנושא:

איך יאורגן המשק התחבורתי. לא שמעתי ליד שולחן זה מדוע צריכה להיות יד אחת שתכוון את הכל. האם בעיות התחבורה של ירושלים זהות לבעיות התחבורה של ת"א? האם בעיות התחבורה של קו ירושלים-ת"א זהות לבעיות התחבורה של קו ת"א-חיפה? האם צריך אותו ציוד לכל הקווים האלה? האם הציוד לאזור הררי זהה לציוד בשטח מישורי? האם לממשלה יש חובה לספק אמצעי תחבורה? אם כן, עד איפה? האם יש לה חובה לספק שירותי תחבורה בשעה 12.00 בלילה מחיפה לירושלים? ואם מחיפה לירושלים כן, למה מחיפה לאילת לא? יכול להיות שהיא חייבת לסבסד בתוך העיר, אני לא יודע אם בנסיעה בין-עירונית היא צריכה לסבסד.

אתה לוקט פה את אותו מפעיל שהוא

קל ביותר בהוצאות הקבועות וכבד בהוצאות השוטפות. אם מדובר בתחנת כח למשל, אתה בונה תחנת כח שהיא עתירת הון ומעט הוצאות שוטפות. יש מורשת היסטורית ש"אגד" נושא את הדגל כדי להראות נוכחות בשטחים. "אגד" מופיע באופירה וברמת הגולן. זו מורשה מתקופת חומה ומגדל. היום צריך ללכת לאמצעים אחרים. אם אתה צריך להביע נוכחות, אתה לא צריך להביע נוכחות ע"י מפעיל שהוא יקר בהוצאות השוטפות. ההיסטוריה של משק התחבורה בישראל מלמד שהגודל הווה מכשלה וככל שהקואופרטיבים הלכו והתרחבו, השליטה בהם אבדה, האינפורמציה העדכנית שהיתה אבדה.

לא שוכנעתי שיש יתרונות לגודל

ושמעתי את הדוגמאות שנתתם. שעות השיא בתנועה בחיפה, ירושלים ות"א הן זהות. אתה לא יכול להעביר אוטובוסים ממקום אחד לשני. הדוגמא היחידה שיש לך היום לעניין הגודל, זה העניין של צה"ל והוצאות הבטחון. ניקח דוגמא אחת שדובר בה על יתרון השילוב, קו ת"א-רחובות. אמרתם שאם תהיה חברה אחת הכוללת להוביל מרחובות למרכז ת"א ואח"כ בתוך העיר. אבל מדוע צריכה להיות חברה אוטובוסים שתחזרה בתנאים מועדפים על התחבורה הפרטית. התחבורה הפרטית בחלקה הגדול לא מגיעה למרכז ת"א. כשמדובר בתחבורה בין-עירונית, התחבורה הציבורית מקשה על בעיות הצפיפות בערים הגדולות, כי היא מזרימה את כולם למרכז הערים, בעוד שהתחבורה הפרטית מפזרת אותם, הם מגיעים לשולי העיר ומתפזרים.

לכל אחת מצורות התחבורה

העירונית והבין-עירונית יש בעיות שלה ופתרונות משלה והריכוזיות לא חוסיף להשגת הפתרונות.

אנחנו נקיים עוד ישיבה שבה נשמע
את התכנית של משרד התחבורה

היו"ר י. הורביץ:

וחברים יוכלו לשאול שאלות.

תודה רבה, ישיבה זו נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 15.45