

פרוטוקול מס' 269

מישיבת ועדת הכלכלה

יום ג', כ' בשבט תשל"ז, 8 בפברואר 1977, שעה 13.30

נ כ ח ו:

חברי הוועדה:

- י. הורביץ - היו"ר
- י. כהן
- י. פרנק
- ע. הדר (הורביץ)
- י. דרניצקי (יודין)
- א. לבני
- א. לבנבראון

מוזמנים:

- א. שילו - מנכ"ל משרד התחבורה
- י. כהן (משרד התחבורה
- ג. נאור (משרד התחבורה
- א. בוגין (אגד
- א. גולדמן (אגד

מזכיר הוועדה:

ד. לב

ר ש מ ה:

מזל כהן

סדר היום: המשך הדיון על מערכת התחבורה הציבורית -
הצעת חה"כ א. רונן.

המשך הדיון על מערכת התחבורה הציבורית -
הצעת חה"כ א. רונן

היו"ר י. הרביץ:

אני פותח את הישיבה.
הנושא שעל סדר יומנו הוא:
מדיניות התחבורה בארץ. בישיבה הראשונה ניסינו להתעלם מהבעיות
השוטפות, אבל הדיון הוא דיון ממוזג ומשולב. אני מבקש את
מנכ"ל משרד התחבורה, מר שילו, להציג בפנינו, לאחר ששמע את הדיון
במשך שלוש ישיבות, את תכנית משרד התחבורה וגם חשובות לשאלות ששאלו.

א. שילו:

אנחנו פתחנו בוועדה את הדיון
בהתייחסות כללית לנושא התחבורה
ובמרוצת הדיון נטינו יותר ויותר לעבר הנושא הספציפי של "אגד".

הייתי רוצה בראשית דברי להתייחס
לתמונה בכללותה כי זה רק מקרה פרטי ש"אגד" נמצא במצב שבוא הוא נמצא,
הוא לא מחוייב המציאות וכאשר אנחנו מתייחסים למדיניות התחבורה
הציבורית צריך להתנתק מהמצב הספציפי הזמני שבו נתון הקואופרטיב.

המדיניות שהולכת ומתגבשת במשרד
התחבורה בהקשר לתחבורה ציבורית, נשענת על לימוד ההתפתחות בתחום זה
בעולם המערבי בכלל. אנחנו יודעים שכל שינוי התרחבות הולכת וגוברת
ביצור, בצריכה ובבילויים, כן הולך ועולה בחשיבותו משקל ענף התחבורה.
בעצם המעבר הוא מהמשק המעורב למשק המתמחה. בשירותים רואים את זה,
במקום חנות מכולת שכונתית מתפתח "שופינג-סנטר"; במקום מרכזי בילויים
שכונתיים מתפתחים מרכזי בילויים מטרופוליטניים. אז החשיבות של
התחבורה ובכלל זה תחבורה להולכת נוסעים, הולכת וגדלה בפעילות
הכלכלית.

כאשר מדובר בהולכת נוסעים,
מבחינה כלכלית ברור שיש עדיפות מובהקת לתחבורה הציבורית על פני
התחבורה הפרטית, כאשר הדברים נבחנים באופן אובייקטיבי כמותי. ישנו
ענין של שימושי קרקע, חשתית שהולכת ונעשית יותר יקרה. ישנו ענין של
אנרגיה שהיום ברור שהיא יותר ויותר יקרה ולא תהיה יותר זולה בעתיד
הנראה לעין, עד כדי כך שאני שומע שבגוש המרכזי מדברים באופן שיטתי על
העברת התחבורה הציבורית לחשמל מתוך מחשבה שבעוד עשרים שנה, ועשרים
שנה במושגים של תחבורה ציבורית, זה מחר, לא יהיה דלק נוזלי. כבר
היום צריך לבנות את הדברים כך שאפשר יהיה להשתמש בחשמל, כמובן
על בסיס של אנרגיה אטומית. דרך אגב, מזה ההשלכה על מחיר המכוננית
הפרטית. אח"כ ישנו נושא אקולוגי וידוע שעיקר זיהום האוויר נובע
מפליטה של הרכב הפרטי. ישנו נושא הצפיפות.

בנתוח כמותי אפשר לומר שלתחבורה
הציבורית יש יתרון של 10-15 עד 1 ל-15 על פני הרכב הפרטי כאשר מדובר
בהסעת נוסעים. מעבר לזה ישנו שיקול סוציאלי. ברור ש40%-30% מבת-האב
לא תהיה להם לעולם האופציה של רכב פרטי בזמן הנתון, אלה זוגות צעירים,
קשישים, מוגבלים, בעלי הכנסות נמוכות. גם בעולם המערבי המפותח
ביותר כמו שוודיה או ארה"ב, ישנו גבול מסוים למינוע של משפחות,
בדרך כלל אותן משפחות שאין להן אופציה לרכב פרטי, אלה משפחות נזקקות.
כלומר, המצרך התחבורתי הוא מצרך חיוני. זה ההיבט הסוציאלי.

א. שילו:

מבחינת הדינמיקה בשטח - למרות השיקול הרציונלי של העדפת התחבורה הציבורית מנקודת ראות חברתית, מספר המכוניות הפרטיות בעולם המערבי הולך וגדל ומספר הנוסעים בתחבורה הציבורית נמצא בנסיגה. כאשר מדובר במדינת ישראל הנחונים ניתנים פה: משקל התחבורה הציבורית בהולכת נוסעים ירד מ-75% ב-1960 ל-50% ב-1975 והמגמה, שלא מושפעת מקווי המדיניות, אלא אם ניתן לדברים להתגלגל כפי שהם מתגלגלים היום, מראה שמשקל הנוסעים בתחבורה הציבורית ילך ויקטן, כאשר מדובר באוכלוסייה קונסטנטית פחות או יותר כמו שקיימת היום במדינת ישראל, אוכלוסייה שאינה גדלה.

המגמה הזאת היא מגמה כלל עולמית,

שהממשלות בכל העולם נאבקות בה ואולי דוגמא טובה יכולה לשמש אנגליה. כידוע לנו רמת החיים באנגליה עולה בקצב איטי ביותר. במונחים של ההכנסה הלאומית לגולגולת, אנגליה החלכת ומתקרבת לאיטליה. באנגליה, ב-15 השנים האחרונות כמות הנסיעות כמושגים של ק"מ לנוסע, הוכפלה. בגלל המבנה החברתי, הנסיעות בתחבורה הציבורית נפלו ב-25%. מספר הנוסעים באוטובוסים קטן ב-5% לשנה על פני תקופה ארוכה. משמע, יותר ויותר נוסעים ברכב פרטי. היום באנגליה 55% מבתי האב הם בעלי מכוניות פרטיות ו-75% מבתי האב באזורים כפריים הם בעלי רכב פרטי. ככל שמשקל בעלי הרכב הפרטי, בעיקר באזורים הכפריים, עולה, נהרסת התחבורה הציבורית.

מנקודת ראות ציבורית ומנקודת

היבט כלכלי, עדיפה התחבורה הציבורית. מנקודת ראות של הפרט, ישנה עדין נהיה אחרי רכב פרטי אבל המחיר הכלכלי הוא גבוה ביותר והממשלות בכל המדינות המערביות נוקטות לאחרונה במדיניות יותר ויותר אגרסיבית, במגמה להגביל את השימוש ברכב הפרטי ולתת העדפה לשימוש בתחבורה הציבורית. למדיניות הזאת יש ביטויים שונים.

א. לבני:

לגבי אנגליה אתה מתייחס רק לאוטובוסים או גם לרכבות?

א. שילו:

צריך להבחין בין הרכבות. ברכבות הבין-עירוניות ישנה

יציבות במספר הנוסעים בגלל המרחקים הגדולים. ברכבות הפרבריות והעירוניות ישנה ירידה. בסך הכל בתחבורה הציבורית ישנה נסיגה.

המדיניות של הממשלה מכוונת

להעדפת התחבורה הציבורית והיא מתבטאת במהלכים ישירים ועקיפים. מהלכים עקיפים: ראשית כל מדיניות המיסוי, מטילים מסים ממסים שונים על רכב פרטי, על רכישת הרכב ועל השימוש ברכב. שימוש ברכב, זה אגרות ודלק. מהלכים ישירים: זה בתחום הסיבסוד של התחבורה הציבורית. בדרך כלל במערב אירופה ישנו סיבסוד בתחום ההשקעה שהוא לא נופל מ-50%. באנגליה וגרמניה מפעילי התחבורה הציבורית נהנים ממענקים או הלוואות לזמן ארוך שמשמעותם הכלכלית סיבסוד בסדר גודל של 50%. בשווייץ ישנה סובסידיה בשיעור שנע בין 30% ל-50%. לשם דוגמא, בגרמניה בתקופת 1970-1974 לא היה גידול משמעותי בתעריפי התחבורה הציבורית, היקף הסובסידיה להולכת נוסעים בערים הוכפל מ-500 מליון שטרלינג למיליארד שטרלינג, מפני שהממשלה, מתוך שיקולים של העדפת התחבורה הציבורית, לא אפשרה העלאת התעריפים.

א. שילו:

מבנה ההוצאות הוא כזה, שהשכר בכל המדינות מהווה כ-75%-70%,

הדלק כ-10% ואולי יותר. שכר העבודה ומה שקשור למחיר הנפט מהווים למעלה מ-80% מעלות היצור. שני המרכיבים האלה נתונים בתהליך של עליה מואצת במדינות המערביות בשעה שתעריפי הנסיעה עולים בשיעור קטן משיעור האינדקס ואז המדינה מסבסדת והטענה היא שמנקודת ראות ממלכתית זה כדאי.

אלה שני האלמנטים של מתן העדפה

במישור הפיסקלי ובתחום המחירים. מעבר לזה, מכיוון שזה לא נותן תוצאות הרצויות מנקודת הראות הממלכתית, המשק הלאומי נוקט יותר ויותר במדיניות של התערבות פיזית בעיקר בכל מה שקשור בשימושי קרקע והקצאה. עדיפות מוחלטת ניתנת לתחבורה הציבורית בשימוש בדרכים וזה בעיקר משום שהעיריות לא מסוגלות ליצור תנאי חשתית שיוכלו לענות לביקוש של התחבורה הציבורית. אי-אפשר לפתור בעיות תחבורה בערים ע"י עוד מחלפים, ואז יותר ויותר נותנים עדיפות לאותו רכב שמעוניינים בו וזה מתבטא בסגירת מרכזי הערים בפני רכב פרטי ובפתיחת דרכים אכסיוסיביות לרכב ציבורי בשעות השיא.

במדינת ישראל ביסודו של דבר

המגמות האלה יבואו יותר לידי ביטוי. כאשר מדובר במדיניות המסים ובמדיניות המחירים, תהיה העדפה של התחבורה הציבורית על פני רכב פרטי. אנחנו עוד לא נכנסנו באופן אינטנסיבי לעידן של העדפה פיזית, של מתן העדפה של הכביש. אבל אני סבור שאנחנו על סף העידן הזה. אנחנו נצטרך במרכזי הערים הגדולות לתת העדפה מוחלטת לתחבורה הציבורית על פני התחבורה הפרטית ולהשתמש בשיטות שונות שמקובלות בעולם.

אתה נתת חיבור די מעניין על מה שקורה בעולם. אני רוצה

היו"ר י. הורביץ:

שתעסוק במגמות שלנו.

כל זה היה רקע. אני רוצה לעבור לצד הארגוני. בדרך כלל,

א. שילו:

בעולם הגדול, ככל שגדלה התערבותו של משלם המסים במימון, השקעה, חפעול, מתן סובסידיות וכיוצא בזה, גדלה המעורבות שלו גם בתכנון ובניהול המשק. בדרך כלל עוברים היום לפיתוח מודלים לאומיים של אוטובוסים, אין תחרות חופשית פתוחה מבחינת פיתוח האוטובוסים. כידוע בארה"ב, הממשלה הפדראלית משקיעה משאבים בפיתוח אוטובוס עתידי. כך זה באנגליה ובמדינות אחרות. ישנו תהליך של איחוד מפעילי תחבורה ציבורית קטנים לגופים יותר גדולים, בעיקר כאשר מדובר באזורים מטרופוליטניים ובדרך כלל הרשות המקומית, העיריה או שילוב של עיריות, מקבלות את סמכויות השליטה. דרך ההפעלה משתנה ממקום למקום, לפעמים זה גוף בפעילות ציבורית כשהציבור או אותו גוף או אותה רשות הבעלים של האוטובוסים. לפעמים המודל הוא שהחשבון העסקי, רווח והפסד של הציבור, מוסרים את הקווים להפעלה באמצעות קבלנים שונים, אבל הציבור הוא שקובע את התדירויות ומסלול האוטובוסים.

זה המצב בארץ?

ע. הדר (הורביץ):

הוא לא יראה כזה.

א. שילו:

בכל מקום אתה קובע תנאים, פה זה נשאר פתוח.

היו"ר י. הורביץ:

א. שילון:

אלה דפוסי ההתארגנות. אם לתח
כמה דוגמאות: באנגליה הבעלות
היא ציבורית, הניהול ציבורי. בגרמניה ישנם מודלים של בעלות כלכלית,
הכוונה ציבורית וטיפול ע"י קבלנים. בשוודיה בעלות ציבורית מלאה
בעיקר במרחבים העירוניים.

היו"ר י. הורביץ:

כשאתה אומר גרמניה, איך זה
נהוג בגרמניה, איך התשלום

ואיך החוזה?

א. לבני:

אם קבלן מפעיל, הוא מפעיל עם
ציוד שלו או של העירייה?

א. שילון:

נאמר ציוד של העירייה ושוכר נהגים
פר ק"מ, או ציוד שלו כאשר

הקופה היא קופה ציבורית.

היו"ר י. הורביץ:

חאמר לנו, בדגם שהרשות, הממשלה
מסבסדת, איך זה בנוי?

א. שילון:

אני הצגתי שני דגמים. באמצע יש
וריאציות שונות. המידגם של
פר-ק"מ, במקרים מסויימים נתונה להכרזה, זה לא נושא למו"מ. אתה מוציא
מכרז למפעילים שונים וקובע תנאים שונים וע"י זה אתה מקבל את ההצעה
הזולה ביותר. יש כאלה שעל השיטה הבסיסית מרכיבים מכניזם של שכר ועונש,
קנס ופרס. איך פה דפוסים קבועים.

ע. הדר (הורביץ):

קיימת תופעה דומה לשלנו שבצמם
יש קבלן ומחוככים על תעריפים?

א. שילון:

קבלן בקנה מידה כזה?

ע. הדר (הורביץ):

יותר קטן.

א. שילון:

יש דברים דומים. התופעה אצלנו
גם היא שלא מתווכחים על תעריף.
יש אצלנו סל. פעם היתה אצלנו תופעה שלא היה שום דבר. עד לסוף
שנות ה-60 לא היה בסיס להתחשבות. עבדו וקבלו תעריפים לפי חישוב
סתמי.

היו"ר י. הורביץ:

יש לך מקום מסוים שנוהגים
כמו אצלנו?

א. שילון:

שילוב של מה שקורה בארץ,
מבנה קואופרטיבי ארצי ויש לנו
עסק עם שתי פירמות וסל הוצאות כללי, למעשה אין בעולם. דרך אגב,
בעולם ישראל משמשת דוגמא ודוגמא לטובה בנושא של תחבורה ציבורית.

הייתי אומר כך: דוגמאות של סל
הוצאות קיימות לצורך פיקוח מחירים. זאת אומרת העיר או המדינה קובעים
מערכת תעריפים על בסיס האינדקס ואם לא מאפשרים העלאת התעריפים,
משלמים סובסידיה. זה קיים בהרבה מקומות בעולם, במערב אירופה, גם
בארזה"ב, כי בכל מקרה התעריפים נתונים לפיקוח ציבורי ואם אתה לא
מאפשר העלאת תעריפים כפי שמתחייב מהאינדקס אז הרשות הממשלתית
משלמת סובסידיה. מצב שבו גוף פרטי, ו"אגד" היא גוף פרטי,
מפעיל מערכת כל כך מסועפת בהיקף כל כך גדול באופן יחסי לגודל המדינה,

א. שילו:

מצב כזה לא קיים באף מקום בעולם. בארה"ב קיימות פירמות שמפעילות תחבורה ציבורית והן היום נהנות ממענקים לרכישת אוטובוסים ונהנות מסובסידיה על בסיס של סל הוצאות כאשר יש להן זכיון ארוך זמן במרחב העירוני.

א. גולדמן:

אם אנחנו מדברים על העולם ואנחנו רואים את העולם המערבי כמובן, אז אנחנו לא נמצא שום מקום שנוכל להעתיק ממנו בנקודה זו כי כל מדינת ישראל זו מערכת אחת שם.

היו"ר י. הורביץ:

אם קיים דבר כזה בחו"ל, הבק נבדוק איך זה קיים?

א. שילו:

התהליך הוא, באותם מקומות שהיו פירמות קטנות שהפעילו קו כזה או אחר בלי תאום, על בסיס של חחרות חופשית, ודוגמאות כאלה יש בארה"ב הרבה, היום, בהתערבות של המחוז יש נטיה להלאמה או לאיחוד של פירמות משום שהחברה רוצה שיהיה שירות טוב שהתדירות תהיה קבועה שהקווים ישרתו את האוכלוסייה בצורה מסודרת ומוכנים לשלם בשביל זה גם בהצטיידות וגם בתפעול. בקליפורניה יש הרבה דוגמאות כאלה. זה באשר לצורות ההתארגנות.

בחנאי מדינת ישראל נראה לנו שאנחנו צריכים לשאוף עד כמה שאפשר לממש את היתרונות שיש במדינה בזה שהיא קטנה יחסית והרבה מאד נושאים ניתנים להכוונה מרכזית. למשל בכל מה שקשור בתחום ההצטיידות, היינו רוצים להגיע ל-2-3 מודלים שהם מודלים אוניברסליים בחנאי מדינת ישראל.

היו"ר י. הורביץ:

למרות שכמעט כולנו חשבנו שכל פקיד ממשלתי ינהל יותר גרוע את "אגד" מ"אגד", אבל לאחר שהוצגה בעיה כל כך סכוכה, התחשבות כל מסובכת ועגמת הנפש נשארת כל הזמן בין המתווכחים ובין הנושאים כמו"מ, לאחר מה ששמענו שקואופרטיב בסדר גודל כזה מאבד את המשמעות של הרגשת הבעלות, היינו רוצים לשמוע ממך מה דעתך אתה, אם יש לך, לא של המשרד? שתף אותנו בשיקולים שלך. היו לנו לבטים קשים לכאן ולכאן. מה המחשבה שלך בנושא הזה?

א. שילו:

אני אישית חושב שלא צריך לשחרר את העובדים במערכת מאחריהם התוצאות העסקיות שלה. צריך עד כמה שאפשר שהמעורבים ישירות במערכת, העובדים והמנהלים יהיו קשורים ושתהיה הזדהות יותר עמוקה. לא הייתי רוצה לראות לנגד עינינו מערכת של שכירים והמעורבות הציבורית הכללית צריכה להיות כזאת שהיא יוצרת תנאי יסוד ויש לה מכשירים לפיקוח והכוונה. אבל מי שמנהל את המערכת יום-יום זה אנשים שהם מעבר לשכירים. זו אמירה כללית, משום שאפשר להגיע למצב הזה בשתי צורות: או קואופרטיב שמכניסים לו ומצרפים לו מיסוד מסויים או פירמה שהופכת באופן חלקי לקואופרטיב. ניקח קואופרטיב כמו "אגד", את חנאי היסוד הכלכליים נגדיר, מדיניות התעריכים והסובסידיות נחונה, אנחנו רוצים לשכלל אותה, בתחום ההצטיידות נקבעה מדיניות, בתחום ניהול התנועה המפקח על התעבורה מכתוב מה שמכתיב. אנחנו חושבים חלק מהמערכת לפתוח לתחרות. מעבר לזה הממשלה רוצה מכשירי פיקוח והכוונה. השאלה מה הגבול. ברור מה המינימום. המינימום הוא אינפורמציה על סדרי התנועה. מעבר לזה פיקוח פיננסי שוטף מבחינת המערכת החשבונאית, תקציבית וכיוצא בזה וזכות וטו על מהלכים מסויימים. בשוודיה, בכל בתי החרושת לפרמצבטיקה יש סוג כזה של פיקוח. יושב נציג הממשלה

א. שילו:

בדירקטוריון משום שהחברה השוודית הגיעה לרמה כזאת שהיא לא רוצה להפקיד את גורלה בידי יצרנים של תרופות על בסיס של תחרות חופשית.

בשוק האירופי המשותף נערך עכשו חוק חברות שביסודו עומד הרעיון שבכל מפעל שותפים היזמים, העובדים והקהילה. מפעל תעשייתי בעיירה פלונית, הוא קובע את גורלו של מי שהשקיע בו, של מי שעובד בו ומי שגר בסביבתו ועל-פי החוק הדירקטוריון של אותו מפעל צריך לאפשר יצוג לעובדים ולקהילה. זאת התפיסה המתגבשת במערב אירופה.

אנחנו מגיעים בעצם למין שותפות כזאת משני כוונים: משק מוסדי שהולך לקראת קואופרציה מסויימת עם ציבור עובדים; או משק קואופרטיבי שנותן יצוג לציבור. זאת השקפה אישית בענין. לפי דעתי מערכת קואופרטיבית כפי שנתונה צריכה לאפשר לממשלה יותר מעורבות אבל עד גבול מסויים. לא הייתי הופך אותה לפירמה בבעלות ממשלתית. לא הייתי רוצה לשחרר את העובדים מאחריות כלשהי. למשל ביח"ר "הארגז" שזאת שותפות של קואופרטיב וחברת עובדים, או פירמה כמו אמפא שזאת שותפות של אמקור והארגז, זאת שותפות של עובדים עם יוזמה פרטית. יש בארץ הרבה דוגמאות. ניקח את המערכת של בנק הפועלים והלוואה וחסכון. הלוואה וחסכון היה קואופרטיב, בנק הפועלים הוא משק פרטי, פירמה בע"מ. כאשר בנק הפועלים רכש את הלוואה וחסכון הוא השאיר אלמנט מסויים, הוא נתן להנהלות אפשרות להשתתף בצורה מסויימת בקבלת החלטות. יש דוגמא אחרת, הקואופרציה הצרכנית, בעצם ממה היא יצאה? היא יצאה מקואופרטיב מקומי לקואופרציה ארצית, יש אפשרות לחברים בקהילה המצומצמת למעורבות מסויימת.

אצלנו עוד איך גיבוש סופי בענין,

כל כפי שהדברים עומדים כרגע, אנחנו נחבע מהקואופרטיבים שכלול מכשירי הבקרה ומכשירי האינפורמציה. נדרוש מהקואופרטיבים שראית החשבון תהיה מוסדרת, שהביקורת הפנימית תהיה מוסדרת, שהאינפורמציה הזרום כהלכה גם לגבי התנועה וגם לגבי השכר. השכר זה 70% מהעלות. נדרוש זכות וטו לגבי מהלכים מסויימים. החלטות שהן מעבר ליום-יום יחייבו אישור בכתב של הרשות הממלכתית.

אם לגעת בנושא הזה בצורה מסודרת, אני אומר שמנקודת ראות כלכלית וציבורית יש מקום לממש יתרונות לגודל, זה בתחום ההצטיידות ובתחום המלאים. בחנאי מדינת ישראל אין טעם שירוצו הרבה מודלים של אוטובוסים, אין טעם שהמלאי יהיה גדול, מישהו יצטרך לשאת בכמויות מלאי שלא לצורך. אם מגיעים למדיניות לאומית נכונה ומתרכזים במספר מצומצם של מודלים, זה יכול להיות אוטובוס גדול ויכול להיות אוטובוס יותר קטן, אז אפשר להגיע למצבת מלאי אופטימלי. לפי דעתי צריך לשאוף גם לתכנון התנועה במסגרות יחסית גדולות. צריך לדבר על מרחבים, צריך להיות מרחב מטרופוליטני של גוש דן. מנתניה עד רחובות, אזור חיפה ואזור ירושלים. אי-אפשר לפרוט את הדברים האלה לפרוטות, צריכה להיות מערכת גמישה והיא צריכה להיות מנוהלת באופן מרוכז. הייתי אומר שיכולה להיות בעלות כוללת על כל המערכת ובלבד שהיחידות התפעוליות הספציפיות תהיינה נפרדות ומוגדרות בצורה חדה וחלקה. זאת אומרת שכל מרחב כזה ינוהל כמשק סגור ומשקי העזר: מוסכים ושירותים מרכזיים ינוהלו על בסיס כלכלי כמשקים סגורים כאשר אני רואה לנגד עינינו כנושא בפני עצמו את החבורה העירונית. הייתי אומר שיש מקום ללא יותר מ-3 עד 4 יחידות משקיות.

א. שילו: אם אנחנו הולכים על תנאי מינימום אלה, מרחב דן, ירושלים, חיפה ואולי באר-שבע, זה קשור לתחבורה העירונית. ברור שמבחינה כלכלית התחבורה העירונית צריכה להיות מסובסדת באופן עמוק. לגבי התחבורה הבין-עירונית, כאן ישנן אפשרויות יותר רבות. אזור הספר וההר צריך להמשיך לסבסד וישנם קווים אחרים שאפשר אולי לפתוח אותם לתחרות ולציבור לא תהיה כל נגיעה בתוצאות העסקיות שלהם. אני גם יכול לתאר לעצמי מצב שאפשר לפתוח קו חיפה-ת"א לתחרות חופשית בין סוגי התחבורה השונים ומפעילים שונים. אי-אפשר לפתוח לתחרות חופשית את קווי ההר, אפשר להוציא קבוצת קווים להפעלה ע"י מפעילים שונים בצורה של הכלזה. ברגע שנקבע מי מפעיל, הכדאיות הכלכלית קובעת שהמפעל יהיה אגד. עכשו ברור לי שאנחנו הולכים לשיטה יותר סלקטיבית בתחום התעריפים והסובסידיות. היום הסובסידיה היא סובסידיה גלובלית. אנחנו היינו רוצים בשלב ראשון לנתק תחומים מסויימים של פעילות מהצורך בסבסוד, למשל נסיעות מיוחדות. היום הקואופרטיבים מקבלים סובסידיה גם לנסיעות מיוחדות. למשל נסיעה לבתי-חרושת וטיולים, זה צריך להיות משק נפרד. צריכה להיות ברורה המשמעות של העניין. היום הקואופרטיבים מקבלים אחוז מסויים מהסובסידיה עבור הפעילויות האלה. אנחנו רוצים אבחנה חדה שתהיה הפרדה של נסיעות מיוחדות מהמשק התחבורתי. ברגע שהיום 25% מהסובסידיה ניתן על משק פעילות זה, אם פותחים לתחרות אנחנו חוסכים את הסובסידיה. לדוגמא, 25% באגד זה יכול להיות יותר מ-100 מליון לירות שמחבלות עבור נסיעות מיוחדות. ברגע שלא נותנים לאגד, התוצאה המיידית היא התייקרות משמעותית. אגד יצטרך לסחום את החור. עדין אין גורם מתחרה.

היו"ר י. הורביץ:

ניקח למשל את דן, איך אתה מסבסד בסוף כל חודש, לפי מה?

א. שילו:

לפי סל הוצאות בסיסי כפי שקבעה ועדת קשתי.

ע. הדר (הורביץ):

הסל כולל מספר נוסעים?

א. שילו:

זה על בסיס של הכנסות.

א. גולדמן:

אם אנחנו פותחים קווים חדשים ואיך בהם נוסעים, זה לא מושפע

בסל.

היו"ר י. הורביץ:

אני מצטער שעלי ללכת לישיבת ועדת חוץ ובטחון. ימלא את

מקומי חה"כ י. כהן.

א. שילו:

אנחנו היינו רוצים להגיע בטווח הארוך למצב שבמשתנה היסודי תהיה מדיניות לאומית מוגדרת והתפעול יתבסס על משקים סגורים מוגדרים או גיאוגרפית או פונקציונלית ומדיניות התעריפים והסובסידיות לא תהיה גלובלית אלא יותר סלקטיבית, כמו שאפשר להפריד את שירותי התחבורה הציבורית מנסיעות מיוחדות ותיירות, אפשר להבחין בכמה סוגים של נסיעות בקווים. יש קווים שהם אינם זקוקים לסובסידיה ויש קווים שזקוקים לסובסידיה בינונית ויש קווים שזקוקים לסובסידיה עמוקה.

כל התקדמות בתחום של יתר סלקטיביות בסובסידיה מותנית במערכות דווח יותר מדויקות של מפעילי התחבורה. רק אחרי שתהיה מערכת דווח כפי שצריכה להיות, אפשר לבסס

א. שילו:

את הסובסידיות על תחשיב יותר ספציפי ולסטות מהשיטה הקיימת היום של סובסידיה גלובלית. אין כל קושי אובייקטיבי תוך פרק זמן קצר ביותר להגיע למערכות דווח מתקבלות על הדעת. בסך הכל הנושא הוא פשוט ביותר מבחינת בקרה ושליטה. אין כמעט מערכות כל כך פשוטות, כאשר מרכיבי ההוצאה הבסיסית הם פשוטים ביותר.

ע. הדר (הורביץ):

זה לא יפתור את הבעיה.

א. שילו:

אם אתה רוצה סובסידיה לפי קו, אתה צריך דווח לפי קווים.

בשביל לעבור לסובסידיה פלקטובית, אנחנו צריכים לדעת כמה גולות באופן כלכלי, ריאלי, אובייקטיבי פעילויות שונות. להפעיל קו אחד לא דומה לקו שני. אפשר לדבר על קבוצות קווים. כל זה עדין איננו, ברגע שזה יהיה אנחנו רוצים לעבור לסובסידיה פלקטובית.

מעבר לכל זה, מכיוון שמדובר

בשירות ציבורי חיוני בסיסי אנחנו צריכים להבטיח שני דברים: ראשית כל שהתנועה תתנהל כסידרה. ז"א שאנחנו צריכים לדעת אם אוטובוס לאידמית הגיע בזמן ולטפל בחריגים. ברגע שיש חריגים מישהו צריך לתת את הדין על כך. לו באגד היתה מערכת מושכלת מרכזית פנימית, אנחנו היינו רוצים להתבסס על המערכת הפנימית, אין טעם שמשרד התחבורה יבנה מערכת נוספת. נוסף לזה המדינה רוצה גם לדעת מה המצב הכספי של המערכת על מנת שלא ניקלע למצב שאליו נקלענו. כמו שהמפקח על הבנקים מקבל פעם בשבוע מאזן של כל בנק בשביל להגן על ציבור הקוחות, כך צריך להיות בנושא של בקרת התנועה. אנחנו היינו רוצים לדעת פעם אחת לא בפיגור של 15 חודש אלא בפיגור של 15 יום מה המצב של החשבונות במערכת. הייתי רוצה שהבקרה הפיננסית חבוא לא מפי הנוגעים בדבר, לא שהם יעידו על עצמם, אלא בחתימה של רואה חשבון מוסמך שהוא עובד על-פי נורמות מסוימות אובייקטיביות. ברגע שקיימים תנאי יסוד אלה, אז ענין הבעלות הוא משני בחשיבותו.

מתי המדינה תיכנס פנימה

ועלולה להכנס פנימה? אנחנו סבורים שיש תנאים אובייקטיביים ש"אגד" תוכל להחליף ממצבה. זאת אומרת אם נבטיח את התפעול השוטף מבחינה האיזון ונבצע קונסולידציות שמתוך תפעול פנימי אגד תוכל לפרוע את חובותיה ~~א~~ בטווח של 15 שנים אגד תצא למרחב ותכסה את כל ההפסדים. תנאי לכך זה השתכללות מבחינה ניהולית ארגונית. ומתי המדינה תצטרך להכנס בעל כורחה פנימה? אם "אגד" בכוחה לא תוכל להתמודד עם היערכות ארגונית כלכלית ניהולית ואם לא תוכל להתמודד עם היערכות פיננסית. למדינה אין ענין להכנס פנימה, היא סבורה שצריך להעמיד לקואופרטיב את תנאי היסוד ולאפשר לו להבריא את עצמו.

אני סבור שהתנאים האובייקטיביים

הם כאלה שאפשר להעלות את המערכת הזאת על דרך המלך. אנחנו חושבים לגבש את המדיניות שלנו בתחום התעריפים והסובסידיות, בתחום קונסולידציה הונית, מבחינת בקרה ופיקוח וכל מה שקשור לעזרה הממלכתית של פרישת חברים תוך מספר חדשים. הנושאים האלה יהיו את מרכיבי היסוד להסכם חדש שהממשלה תחתום. אנחנו, כשנלך לביצוע מהלכים מסויימים נגדיר מה אנחנו רוצים בתחום הארגוני, יחידות משנה, דווח כזה או אחר, בקרה יזאת או אחרת, זכות להתערב בהחלטות א', ב' ו-ג'. אנחנו רואים לנגד עינינו הסכם חדש שיבוא להתליף את הסכם קשתי שיעסוק בתעריפים וסובסידיות ויעסוק בקונסולידציה הונית, שיעסוק במכשיר של ארגון ובקרה פיננסית ולאפשר פרישה של חברים.

א. שילון:

אנחנו צריכים להביא את הקואופרטיב לאיזון שוטף, למרות הנזילות באיזון השוטף והוא צריך לשמש בסיס לפרעון ההתחייבויות.

מ"מ היו"ר י. כהן:

כל מה שהעליית אתם רוצים לראות בכתב תוך כמה חדשים?

א. שילון:

זו לא רק הצעה, אנחנו רוצים לחתום חוזה. אלה מגמות שעליהן מדברים מבחינה תכליתית ספציפית. אנחנו באנו לוועדת שרים לענייני כלכלה והצענו הסדר מידי. הסדר מידי בנוי על מהלכים מסויימים שהקואופרטיבים יבצעו ומהלכים שהממשלה תבצע. אמרנו שכנגד הארכת יום עבודה כנגד מינוי רואה חשבון, מינוי מבקר פנים ואחרי הסדר בהקשר לנכסים או בטחונות על הלוואות קודמות שנחנו לאגד, הממשלה תהיה מוכנה להעלות תעריפים ב-5% ולאפשר אשראי שיאפשר לאגד לתפעל את התחבורה באופן סדיר למספר חדשים עד לחודש אוגוסט, בכוונתנו לנצל את הזמן הזה ביחד עם הקואופרטיב לגבש את קווי המדיניות שיקבלו ביטוי של הסכם חדש. הבעלות הסופית על אגד תיקבע לפי מידת שיתוף הפעולה של אגד עצמו ותהליך ההבראה.

ע. הדר:

אתה מכיר בזה שיש לו שני שלישים, אתה תובע ממנו לחסוך או לחת

לו אשראי?

א. שילון:

אני אומר שאנחנו מגדילים את ההכנסה ומקטינים את הוצאות

המימון. הממשלה מכסה שני שלישים.

ע. הדר:

אתה אומר 5% זה שלישים מהגרעון, היתר, שני שלישים, אתה רוצה

לחסוך מהוצאות המימון?

א. שילון:

כמה דברים צריכים להיות ברורים. לפי דעתנו אגד יכולה היתה לתפקד

ללא כל גרעון וחשוב שנזכור את זה. אגד חתמה חוזה עם המדינה, בתוקף החוזה אגד קבלה זכיון ויכלה לפעול במסגרת ללא כל גרעון. אז המדינה לא חייבת לאגד פרוטה ואת זה חשוב לזכור. עכשו יש גרעון מסויים, יש המלצות של ועדה שהיא מתייחסת לעבר והיא קבעה במפורש שיש 700 מליון לירות גרעון. הממשלה אינה חייבת לשאת בו, אגד חייבת לשאת בו, אבל אנחנו צריכים לעזור לו לשאת בו. לעזור בנזילות, לא למחוק את ההפסד ולא לחת מענק כספי, לחת מימון שיאפשר בתהליך של הבראה עצמית לכסות את הגרעון.

עכשו יש פער בנקודת המוצא.

הממשלה רוצה לכסות את הפער על-ידי שלושה מרכיבים: מרכיב אחד זה הגדלת ההכנסות; מרכיב שני זה הקטנת הוצאות המימון ע"י קונסולידציות הונית ומרכיב שלישי זה יעילות של המערכת ע"י חוספת שעות עבודה או הקטנת הכנסת החברים. 70% מהעניין זה עלות עבודה, אנחנו לא יכולים בשום אופן להבריאת את אגד ע"י זה שנשחק על מגרש של 30%. אם רוצים להגיע ליעול תפעולי צריך לעלות על מרכיב ההוצאה העיקרי שזה עבודה. את זה יכולים לעשות ע"י הוצאת החברים החוצה כשידוע שבאגד יש מאות עובדים עודפים. צריך לחסל את האבטלה הסמויה. צריך להשחמש באופן אופטימלי בכח האדם הקיים. צריך לשים את היד על מרכיב ההכנסות, כל זה צריך לתרום את תרומתו לחיסול הפער.

א. שילו: אני מקווה שבחלהליך מסודר
 תוך מספר חדשים נגיע
 לנתונים מוסכמים ואז המגמה של הממשלה ליצור תנאים שבנקודת הפתיחה
 יהיה איזון שוטף ומרגע זה ועד עולם על בסיס ה"טרויקה" הזאת העסק
 יפעל באופן מאוזן. ברור ששליש מהאיזון זה על כתפיהם.

א. בוגין: רחוק ממני הפתרון לבעיה
 כי נקודות המוצא שונות.

אני מתפלא לשמוע שכל הגרעון הוא באחריות אגד ומה שעושה ממשלת ישראל
 זה טוב. תראו מה נאמר בדו"ח גולומב עמוד 15 סעיף 12: "הוועדה
 הגיעה למסקנה כי בשנים שלאחר חתימת ההסכם פעל אגד בתנאים חיצוניים
 שלא נחזו ולא יכלו להיות חזויים ע"י ועדת קשתי. הוועדה מבינה
 שגורמים אובייקטיביים הכתיבו....." ז"א שהחוויה שנחתם בזמנו
 עם קשתי, כתוצאה ממה שהרחש במדינה הוא לא ענה בגלל תנאים אובייקטיביים
 על בעיה.

א. שילו: יש ציטטה אחרת: "אגד יכול
 היה למנוע הוצרות גרעון כה גדול

ע"י ניהול תקין".

א. בוגין: כך שאי-אפשר לומר שההסדר
 עם אגד וכל מה שקרה זה

באחריות אגד בלבד.

לגבי ההסדר וכל המלים היפות
 שמדברים עליו. התוצאה בשטח היא שונה לגמרי. לדוגמא הסברתי את כל
 הנושא של הסעת חיילים ולמה זה גרם. אני רוצה להביא לידיעת הוועדה
 שעומדים להפסיק הסעת חיילים. קורה דבר מעניין, כל-הסדרי התנועה
 באגד השחנו כתוצאה מהסעת חיילים. אזרחים הפסיקו לנסוע באוטובוסים.
 כל הנושא גרם לאגד הפסדים ולשינוי כל מערך כח האדם ותכנון התחבורה.
 עכשו באים ואומרים לנו שעומדים להפסיק את זה.

אם רוצים להבריא את אגד
 צריך להיות ברור שיש מדיניות ברורה לענין הזה שאומרת בכל דבר
 ובכל סעיף מה יקרה. בפיקוח, כמה שהממשלה רוצה להחזיק, שתחזיק,
 אין לנו התנגדות.

מ"מ היו"ר י. כהן: רוצים שאתם תתנו סמכויות
 כאלה שהיא תוכל לפקח עליהם.

א. בוגין: כאשר נאמרים דברים צריך
 להביא בחשבון שזה צריך
 לפעול בשדה. לכן צריך לראות מה קרה כאשר הסיעו את החיילים, איזה
 שינויים חלו ומה ההפסדים שנגרמו.

י. פרנק: מדוע אזרחים בורחים?

א. בוגין: אין להם מקום באוטובוס.
 אחד הדברים שמפליאים הוא
 שכך נאמרים הדברים. לו נאמרו הדברים בצנעה בין אגד למשרד התחבורה,
 אני מביין. אבל זה נאמר לוועדה. התחבורה הציבורית של מדינת ישראל
 והעיצוב שלה, הכל זה מדינת ישראל. לאורך כל הדרך היו נציגי הממשלה
 ונציגי חברת העובדים בתוך המערכות של אגד. הם ידעו כל מספר על כל
 נושא. עד 1971 אגד עבדה בשיטת "קוסט-פלוס" והגישה את החשבונות
 לממשלה והממשלה בדקה אותם ואישרה אותם בדרך זאת או אחרת. הממשלה

א. בוגין:

ידעה מה מתרחש בקואופרטיב, אחרת מדוע היא אישרה העלאות תעריפים וסובסידיה. היא שותפה לכל מה שקורה באגד והיא ידעה כל פעם שממשכנים רכוש כדי להפעיל את התחבורה. אז אי-אפשר להציג את זה כאילו היא לא ידעה והבקרה תפתור את הבעיה. הבקרה לא תפתור את הבעיה. אנחנו מסכימים לבקרה כמה שרוצים פיקוח כמה שרוצים אפילו עד כדי וטו, אבל שמישהו ישא באחריות הזאת, שהאחריות תהיה גם על אותו גוף. אי-אפשר להציג את הדברים באופן פשוט, שהממשלה חסדר את העניין ואין בעיות.

לגבי בקרה פיננסית, כפי שאמרתי

פעם שחברי אגד החליטו להתליף את ההנהלה משום שחשבו שנעשים דברים לא בסדר. ההנהלה החדשה הקטינה את הפיגורים במערכת החשבונות אבל זה עדין לא שייך למה שמתרחש בעניין הפעלת התחבורה הציבורית. אם הממשלה רוצה לעבוד אתנו בשיטה חדשה, אנחנו מוכנים אבל שהיא גם תישא בתוצאות.

כאשר מר שילו דיבר על גיבוש

מדיניות של סובסידיות, זה מראה שמהו לא בסדר, שיש בעיה. דבר שבסדר לא צריך לגבש אותו ולהחליט עליו. ברור לכולנו שזה לא בסדר. צריך לקבוע דברים ברורים ואנחנו נתאים את עצמנו למערכת. אנחנו אותו קבלן שמבצע את מה שהמדינה אומרת ועובד במחירים נמוכים שזה גורם להפסדים.

אני לא אומר שלא יהיה הסדר, אבל

ההסדר המוצע היום משאיר אותנו לא בשני שליש. אותם 250 מליון לירות לא פותרים בפועל בעיה של הלוואה בתנאים טובים יותר להלוואה בתנאים גרועים יותר. זה בסך הכל מאפשר לפתור את המצוקה עד חודש אוגוסט, זה לא פותר ביסוד שום דבר.

מה שצריך להקבע הוא איך יוצים

שתהיה התחבורה הציבורית, באיזה תנאים ובאיזו צורה ואנחנו מוכנים לעמוד בכל תנאי, בתנאים שתהיה מדיניות לטווח ארוך. הצטיידות היתה לאחר מלחמת יום הכיפורים. הצטיידות היתה באישור הממשלה, האוטובוסים האלה לא קבלו רשיון יבוא בלי שמשרד התחבורה בדק ונתן.

א. שילו:

כאן יש טעות יסודית, כאשר מפעיל

רוצה רשיון יבוא, אגף הרכב בדק

אם הקניה עונה על התנאים האקולוגיים. כל השאר על אחריותכם.

אתה טועה, באותה תקופה לא היית

מנכ"ל. כשדובר על יבוא רכב

מחו"ל משרד התחבורה דן על מספרים וכמויות.

גם אתה לא היית חבר הנהלה.

י. כהן:

הייתי חבר ועדת הבקורת באגד.

כאופוזיציונר ליויתי את הדבר הזה.

א. בוגין:

כמה מכוניות שעומדות ללא שימוש

רשומות בספרים שלכם?

ע. הדר:

יש למעלה מ-250 כלי רכב.

שאלתם אם הרכב נחויץ? הוא נחויץ

משום שהוא חדיש, המנוע שקט. זה יתרום לשיפור רמת השירות לציבור.

היום אנחנו מפעילים רכב בן 18 שנה שהעלות שלו היא מאד יקרה.

א. בוגין:

ע. הדר:

כמה כסף צריך בשביל לשחדר ולתפעל אותם?

א. בוגין:

כ-70 מליון לירות מעבר לאשראי. כל רכב מסוג כזה עולה, אחרי ששחררת אותו עוד 40 אלף לירות בשביל לחדש אותו.

ע. הדר:

אולי יותר זול להחזיר אותם או למכור אותם?

א. גולדמן:

כל אלטרנטיבה אחרת היא יקרה יותר. לצאת קדימה זה הכי זול.

א. בוגין:

אני לא מתחמק מהבעיה ולא באתי לומר שכל מה שקורה זה טליח שכולה תכלת. אבל אני לא מקבל את מה שהממשלה אומרת כאילו היא לא יודעת מה קורה בתחבורה הציבורית. מר שילו דיבר על עדיפות התחבורה הציבורית. בפועל בינתיים אין עדיפות לתחבורה הציבורית. בינתיים התנועה משתרכת לאטה בפקקים העצומים של היום

לגבי בעיה ההיערכות בתשתית. בזמנו אמרו לנו לקחת את מפעלי התחנות. היום אף אחד לא רוצה לקחת את זה מאתנו. קודם יצרו פיל ענק, עכשו כשצריך לקחת את זה אף אחד לא רוצה לקחת את זה ואומרים לאגד להמשיך לבנות את זה.

הדברים לא ברורים, אנחנו רוצים לעבוד במדיניות ברורה וחדה. תיקבע מדיניות ימינה או שמאלה, נעבוד כך.

א. גולדמן:

אני רוצה להתייחס לסוף דבריו של מר בוגין, שלא שמענו מהי המדיניות של התחבורה. הייתי אומר שהצוות המקצועי שלנו לא חוזר הביתה יותר חכם. שמענו הרבה על בעלות עלינו. אני חושב שזה יותר מהפרופורציה שהיא צריכה להיות. אנחנו יודעים שיש חוקים בארץ לגבי האחרים, אנחנו לא רואים שמבצעים אותם לגבי האחרים. ראינו בדרך הרבה מוניות שלא שייכות לאזור ירושלים ולא ראינו שיש פיקוח ושל יטה. אני חושב שאנחנו הכי בסדר, משום מה מתאמצים לפקח עלינו.

מ"מ היו"ר י. כהן:

כי לכם נותנים כסף.

א. גולדמן:

לנו, לא. לנוסעים שלנו, כן. לגבי פיקוח, ב-1971 הכניסו להנהלת אגד את עמוס דגני, ב-1975 הכניסו את אלי ארבל בתוך משרד התחבורה, היום שומעים על הצעה חדשה, היא לא תישא פרי, לא מזה תבוא הישועה.

אנחנו מתעקשים שלפני קונג תמוסף

המלגה הדרכה ואחריות. יאמרו מה רוצים מאתנו ונראה אחר כך מי ישא באחריות. זה לוקסוס רב מדי שמשרד התחבורה קובע מצד אחד את תחום השירות ומצד שני את התעריפים ואת האחריות משאירים אצלנו, זה לא יכול להיות.

אתם אומרים: "לא נפתח חוזה

קשתי אתם חתומים עליו. אבל כאשר קוראים את דו"ח קשתי הוא אומר במפורש: "טעונות בירור כמה וכמה סוגיות". ועדת גולומב מונתה ע"י הממשלה ואת הדו"ח שלה היא מסרה לממשלה. לכן הממשלה צריכה לומר או שהיא מאמצת את דו"ח גולומב ואת זה לא שמענו, או לדחות אותו ולשבת אתנו,

א. גולדמן:

אבל לא להשאר באמצע.

אנחנו נכנס לשלבי המו"מ
ואנחנו מתכוונים להיות עקשנים, לא נחתום על חוזה שלא ייראה לנו.
אם רוצים לקבוע מחירים כיוון שאין אלטרנטיבה, אין מרכזים ויש
מונופול, זה יהיה יחד עם אחריות לתוצאות. אם אנחנו חותמים חוזה
על-פי ההנחות שלכם, האחריות עליכם. היום אנחנו אוכלים מרורים
כיוון שחוזה קשתי נחתם על הנחות מוטעות. לא נחתום עכשו חוזה חדש,
אם רוצים לכפות עלינו לחתום על חוזה חדש, צריך להכין אלטרנטיבה
אחרת. אם לא ייחתם חוזה שיהיה מוסכם עלינו, אנחנו מעדיפים ומציעים
לממשלה לקבל את הפיקוח ואת הניהול אבל היא גם תישא באחריות.

י. דרניצקי (יודין):

אני קובע את עמדתי ולא מציע
את הצעותי לפתרון הבעיה.
אני רוצה להעיר, מבחינה עובדתית, כאשר מר בוגין אמר בדבריו שכל
הזמן נתקיים פיקוח של ההסתדרות והממשלה - ביחס להסתדרות הוא טעה.
אני הייתי חבר בחברת העובדים וחבר ועדה של ההסתדרות ובמשך שנים
ועדין הפיקוח של ההסתדרות הוא פיקטיבי בלבד. נכון שהיתה תקופה
שבה היה קשר הדוק בין אגד להסתדרות, אבל זה היה עד להקמת המדינה
ובשנים הראשונות לאחר הקמת המדינה. אחרי זה, בעקבות שינויים שונים,
למעשה הקשר נחלש עד כי הפיקוח למעשה נפסק ולא קיים. הערה זו חשובה
מבחינה עובדתית. אולם מבחינה פורמלית אני סבור שזה משגה שלא זומנו
לבירורים אלה נציגי חברת העובדים.

ע. הדר:

אני מודה שגישתה של אגד
מקובלת עלי. היא עשתה
הסכם אתכם וצריך לעמוד בהסכם. אני חושב שההסכם הוא לא טוב, אני
חושב שהעניין מתנהל לא טוב, אבל בעקרון הם צודקים. שמחתי לשמוע
שאתם ביוזמתכם רוצים לנתח את הקווים ואתה קובע עדכון חשבונות.

א. שילון:

זה תהליך ממושך.

ע. הדר:

מספיק שתחתור לזה שאותם
קווים בלתי רווחיים תפתח

לתחרות.

אני רוצה לומר, שאני לא בטוח
שאנחנו יכולים להקנות רמת חיים כזו שכל כך וכך דקות יהיה אוטובוס
וכל מיני דברים שעולים כסף רב. כשמר בוגין אומר, שהמכוניות שהוא
מביא הן יוצאות מן הכלל, אני לא חושב שאנחנו יכולים לשאת את זה.
אל תביאו מכוניות כל כך מפוארות. אני לא מציע לנו שנשאף לרמת חיים
שמקובלת בעולם. אבל לגבי האוטובוסים האלה, אני לא בטוח שהחתימה
של איש משרד התחבורה היא חתימה טכנית. כשאיש חותם הוא צריך לדעת
על מה הוא חותם מבחינה צרכי המדינה. כשאני רואה הצעה של אוטובוס
הכי טוב, אז אני אומר: אם הוא חתם על אוטובוס כזה, הוא התחייב
במשהו.

א. שילון:

זה חלק מהנושאים שצריכים
להתברר. הרי בלי כסף האוטובוסים
לא ישתדרו. אז במסגרת הסדר כולל, זה ילקח בחשבון.

ע. הדר:

נניח שההסדר הכולל יהיה בעוד
שנתיים-שלוש?

א. שילו:

זה יהיה בחודש אוגוסט.

ע. הדר:

לפי דעתי צריך לשחרר את האוטובוסים האלה. אנחנו מוכרחים באיזשהו מקום להביא גורם חדרותי והסברתי שזה יהיה בקופים השוליים. דבר נוסף, ולפי דעתי זה ממש ענין של צווים, העדפה פיזית של התחבורה הציבורית ע"י סגירת רחובות מסויימים. צעדים נמרצים שלכם היו עונים על הבעיה.

בעיה נוספת היא, איך נפטרים מהגרעון ואיך מונעים גרעון נוסף. מר שילו אמר, שליש במסגרת העלאת המחיר ותלק ניתן באשראי מתחליף לכסף קשה. היחד, אתם רוצים שאגד בכוחות עצמה תחסוך ותייעל. האם אתה משוכנע שאגד תוכל לייעל את העצמה?

א. שילו:

כן.

ע. הדר:

צריך להגיע לאיזון בהקדם האפשרי. אני לא בטוח שאחם מביאים אותם להבראה. שמעתי מנציגי אגד שמשרד הבטחון עומד לבטל את העסקה של הסעת חיילים. רק לפני ארבעה חדשים עשו עסקה, לא יכולים אחרי חצי שנה לשנות את הענין.

מ"מ היו"ר י. כהן:

שמענו במספר סיבובים את חברי אגד, משרד התחבורה ויו"ר ועדת גולומב. נדמה לי שהוועדה בשלה לקראת חתימת הסכם החוזה החדש עם אגד. הוועדה יכולה לשבת ולנסות להציע את הצעותיה שלפי דעתי יחדמו חרומה חשובה לגיבוש עמדותיה של הממשלה. שמענו אמנם על קווים ולא על מספרים והדברים עדין לא ברורים עד הסוף, אבל נדמה לי, לאחר מה ששמענו, שאנחנו יכולים להגיע להמלצות וסיכומים מצידנו.

חודה רבה, ישיבה זו נעולה.

הישיבה נעלה בשעה 16.00

הישיבה ננעלה