

פרוטוקול מס' 235  
מישיבת ועדת הכספים  
שהתקיימה ביום ד', כ' בטבת תשמ"ו, 1.1.86, בשעה 9.00

בנוכחות:

חברי הוועדה:

היו"ר א' שפירא  
ז' אמיר  
נ' ארד  
י' ארצי  
מ' בר-און  
ג' גדות  
א' ויינשטיין  
י' כהן  
ע' סולודר  
ע' עלי  
ש' עמר  
י' צבן  
א' שלום  
ד' תיכון

מוזמנים:

שר התחבורה ח' קורפו  
א' ברק - מנכ"ל הרכבת  
ג' נאור, א' רונד, י' אמיתי - משרד התחבורה  
ר' בלינקוב - משרד האוצר  
ש' שקדי - משרד הדתות  
מ' ליכט, א' הדר - רשות הנמלים  
י' זיו - מנכ"ל כי"ל

מזכיר הוועדה: א' קירשנר

כלכלנית הוועדה: ס' אלחנני

הקצרנית: ת' בהירי

סדר-היום: הצעה לסה"י של חה"כ י' ארצי - חסידי אומות העולם  
הצעה לסה"י של חה"כ ג' גדות - בנק הדואר

רכבת ישראל

שינויים בתקציב לשנת 1985

תקנות עידוד החסכון (הוראת שעה) - תכניות חסכון לכל  
צמוד, גמיש, 2000, רב-תכליתי, נעורים, לחיילים

הצעות לסדר-היום

מ"מ היו"ר ד' תיכון:

הצעה לטה"י לחה"כ יצחק ארצי.

י' ארצי:

הטלוויזיה העלתה אתמול נושא כאוב הנוגע לחסידי אומות העולם: אנשים אשר חרפו נפשם כדי להציל יהודים, אינם זוכים לסידור נאות בארץ. הנושא טעון הסדר מתאים אחת ולתמיד. אני מציע שננסה לעבוד תוך זמן קצר את מרוץ המכשולים של החלטות, ונחליט כי שלושים הלא-יהודים חסידי אומות-העולם החיים בארץ, יוכרו כקשישים עולים, עם כל הזכויות הנובעות מכך, הן מבחינת הבטוח-הלאומי והן מבחינת זכותם לדיוור. אני מציע כי תוקם ועדה במשרד העבודה והרווחה, אשר תבדוק כל נושא לגופו ותציע לו פתרון. אסור לתת למצב להמשיך אף לא רגע אחד נוסף, שכן הדבר מתקשר בתדמיתו של העם היהודי ובשאלה כיצד הוא מכיר טובה לאנשים אשר הצילו יהודים. בסך-הכל הוכרו כ-3000 איש כחסידי אומות העולם, כשלושים מהם חיים בארץ. ועדת הכספים היא הוועדה שיש לה מה לומר בתחום הכספי, ועל כן אני מציע שנפעל ללא דחוי. התגלגל  
ע' סולודר:

אני מנסה לטפל בנושא הזה בדרך התחיקתית. נדמה לי שהבעיה היא תחיקתית, לכן איני בטוחה שניתן למצוא לה פתרון בחטף. אם במשך שנים לא הצליחו לטפל בנושא, כנראה שהדברים אינם פשוטים. אני חושבת שכל יוזמה בענין זה ברוכה, ואם ועדת הכספים תוכל לתרום את חלקה לפתרון - מה טוב.

א' וינסטיין:

ראיתי אתמול את הכתבה המזעזעת. חסידי אומות-העולם חיים בישראל במצב של הזנחה משוועת. עד כדי כך מזעזע המצב, שאפילו נשיא המדינה התייחס לנושא. אני חושב שיוזמתו של חה"כ ארצי חשובה. צריך שוועדת הכספים תצא בפניה למשרדים הנוגעים בדבר, לפתור את הבעיה ללא דחוי. מדובר בשלושים איש, מהם כמה החיים בתנאים מחפירים. אפשר לצאת בקריאה פה-אחד של הוועדה אל האוצר, לסייע לפתרון הבעיה ללא דחוי.

מ"מ היו"ר ד' תיכון:

נדמה לי שטעיתם בכמה חדרים. הכתובת לנושא זה היא ועדת העבודה והרווחה. אני מניח שחה"כ ארצי יגיש גם הצעה דחופה לסדר-היום, ואני יכול להבטיח לו כי אתמוך בה בנשיאות. הנושא יועלה במליאה, בוודאי בשבוע הבא, ואז יגולגל לוועדת העבודה והרווחה.

ג' גדות:

אני מציע שבישיבת הנשיאות לא תועלה האפשרות להפנות את הטיפול למשרד האוצר, שכן הוא לא יעשה דבר לפתרון הבעיה.

מ"מ היו"ר ד' תיכון:

לאחר שהצעה תאושר, היא תידון במליאה. המליאה היא אשר תחליט להיכן להפנות אותה. קרוב לוודאי שלא תהיה זו ועדת הכספים אלא ועדת העבודה והרווחה.

ג' גדות:

אנו לא זוכים לגלויי טוב-לב מצד משרד האוצר, גם לא כאשר מדובר בעניי עירנו.

מ"מ היו"ר ד' תיכון:

אני מבקש להביא את הדברים שנאמרו כאן לידי בטוי בהודעה שתצא מהשיבה.

ג' גדות:

ביקשתי שהוועדה תקיים דיון מיוחד גם בנושא בנק הדואר.

ס' אלחנני:

מ"מ מזכיר הוועדה, אעביר את הנושא למזכיר הוועדה, אשר יעבירו לידיעת היו"ר הקבוע של הוועדה.

רכבת ישראל:

מ"מ היו"ר ד' תיכון:

אני רוצה לציין את פעולתו של שר התחבורה בתחום המלחמה בתאונות הדרכים. נתבשרנו על ירידה במספר תאונות הדרכים ב-1985. כמו-כן נתבשרנו כי ועדת גפני ממליצה המלצות בנושא הנמל לפריקת הפחם, והבוקר שמענו כי יש שביר של סכוי לפתרון בעיית מספנות ישראל. אלה שלושה נושאים בעיתיים, וטוב שיש בהם התקדמות.

אני רוצה לעבור לנושא שעל סדר-היום - רכבת ישראל. מי שראה את תכנית מבט שני על רכבת ישראל, אשר שודרה לפני חודשיים-שלושה, זוכר את עובד הרכבת המגדל ירקות בתחנת הקישון, שכן אין לו דבר אחר לעשות, ואת מצבה של תחנת הרכבת ת"א-דרום. נדמה היה כי מה שצריך לעשות לתחנה הוא להפוך אותה למחסן. כאשר הגיע לדיון נושא שחרור הכספים לרכבת ישראל, הצגתי את השאלה: רכבת ישראל לאן? ב-1978 הסיעה רכבת ישראל 2.7 מליון נוסעים. ב-1983 הסיעה 2.7 מליון נוסעים. רק ב-1980 היתה עליה מסוימת - ל-3.4 מליון נוסעים. היום אנו נמצאים שוב בקו של ירידה.

בקו חיפה-ת"א הוסעו ב-1978 2.1 מליון נוסעים, ואילו ב-1983 הוסעו 2.2 מליון נוסעים, כלומר עליה ב-68 בלבד. בקו חיפה-ירושלים חלה ירידה של 57% בהסעת נוסעים, בין השנים 1978 ל-1983. מתקבל הרושם שרכבת ישראל ניצבת על סף חידלון. קו ת"א-ירושלים אינו נמצא היום במצב טוב יותר מאשר ב-1978. אז הוסעו בו 97 אלף נוסעים, ואילו ב-1983 רק 54 אלף נוסעים, כלומר ירידה של 56%.

אין ספק שבתחום הסעת נוסעים חייבת הרכבת להתחרות בתנאים קשים ביותר. גרעונות הרכבת הולכים וגדלים, וב-1983 הגיעו ל-127 מליון שקל. הרכבת היא מחלקה במשרד התחבורה, ובתור שכזו היא נידונה לניוון. מאז 1961 ישבו תשע ועדות אשר דנו ברכבת ישראל, וכל אחת מהן הגיעה למסקנה כי הרכבת אינה יכולה להמשיך להתקיים במצבה. כל ועדה הגישה המלצות, אך הממשלה לא קיבלה החלטות בעקבותיהן. הוועדה האחרונה מונתה על-ידי השר קורפו ב-1983, והיא המליצה שהממשלה תשנה את המבנה הסטטוטורי של רכבת ישראל, לתאגיד אשר ישותפו או לא ישותפו בו גורמים אחרים.

כאשר יוגש לנו תקציב משרד התחבורה בעוד כחודש ימים, אנו צריכים לומר למשרד התחבורה ולאוצר כי הם חייבים לקבל החלטה על עתידה של רכבת ישראל. רכבת ישראל לא תוכל להמשיך להתקיים כפי שהיא קיימת היום. אם הממשלה לא תחליט, הוועדה הזו היא שתקבל החלטה בעת שתדון בתקציב משרד התחבורה. אני על כל פנים אמליץ בפני הוועדה לקבל החלטות אשר תחייבנה את ממשלת ישראל להתייחס לנושא, עם או בלעדי רשות הנמלים וכי"ל. השידוך הקיים היום נכשל. צריך להחליט אם יש או אין צורך בהמשך קיומה של רכבת ישראל.

אני רוצה לברך את מנכ"ל רכבת ישראל, שהיה מנכ"ל משרד התקשורת. אני עדיין זוכר את רכבת ישראל כמוביל הגדול ביותר בארץ.

י' צבן:

אני מאחל למנכ"ל רכבת ישראל כי מקומות הישיבה ברכבת יהיו תפוסים כמו שקווי הטלפון היו תפוסים במשרד התקשורת.

שר התחבורה ח' קורפו:

אין זה סוד שתפקידה היחידי של רכבת ישראל בכל שנות קיומה, היה לשמור על הגחלת, כלומר לקיים את הקווים, את הרכוש ואת המקרקעין שברשותה ולחכות ליומה הגדול. יומה הגדול של רכבת ישראל מתקרב והולך, בגלל ההכרח לשלבה באמצעי ההסעה ההמונית בישראל. אנו מתקרבים למצב בו לא נוכל עוד לנוע בדרכים. כבר היום יש בישראל 190 כלי רכב על כל אלף תושבים. באירופה יש 350 כלי רכב על כל אלף איש ובארה"ב 750. אני מעריך כי נמשיך להתקדם גם בתחום זה, עד שנגיע למצב בו נצטרך לנסוע עקב בצד אגודל, כאשר הדרכים תהיינה סתומות כמו הדרכים בדרום-אמריקה, אלא אם נערך להסעה ברכבות.

איני רואה אפשרות להפעיל רכבת פרברים ללא שיתופם של הקואופרטיבים לתחבורה. לוועדות אשר דנו בנושא עד כה, חסר היה הדחף העיקרי, והוא הצורך לשנות את מערכת ההסעה בישראל. כל הוועדות עסקו בנושא במסגרת האקדמית, בעוד שהיום מדובר על יישום המלצות הלכה למעשה. שלוש ועדות ממשלתיות עסקו בנושא רכבת ישראל. לאחרונה עסקה בכך ועדה משותפת לנו ולאוצר, בראשותו של מר שטנר. הוועדה הציעה מספר מודלים אפשריים, שמתוכם נצטרך לבחור את המודל המתאים לנו ביותר, מודל שעל-פיו תוקם חברה. עדיין לא נקבע אם תהיה זו חברה צבורית, חברה ממשלתית או חברה מעורבת. בידי חברה זו יופקד נושא הרכבת, וישותפו בה רשות הנמלים, כי"ל והקואופרטיבים לתחבורה. לחברה זו תהיינה חברות-בת לפרוייקטים מיוחדים.

קיימנו השבוע דיון בנושא זה, וקבענו כי בעוד 14 יום תוגש הצעת החלטה, בהתייעצות עם הגורמים המשפטיים. הצעה זו תתייחס למבנה ולתנאים המיוחדים לחברה. נצטרך להריץ את המבנה במשך שנתיים, כדי לראות אם זהו אכן המבנה הנכון. עד אז נשתמש בסמכויות הנמצאות בפקודת מסילות הברזל, אשר מאפשרות את הפעלת המועצה. נשתמש בכלים המשפטיים העומדים לרשותנו היום, ולאחר תקופת הרצה נקים מבנה קבוע אשר יהיה אחראי על הפעלת הרכבות תכין-עירוניות, העירוניות והפרבריות.

כל יוזמה שתינקט על-ידי ועדה מוועדות הכנסת, אשר תסייע לנו, תתקבל בברכה. אנו נמצאים עתה בשלב בו הדברים צריכים לצאת מן הכח אל הפועל. הרכבת חייבת להיות חלק ממהערכת ההסעה ההמונית. כאשר הרכבת נוסעת היום בקו חיפה-ת"א, זהו בזבוז משאבים, שכן גם באגד התפוסה אינה מלאה, ואילו ברכבת היא מלאה רק כדי 30-35%. נצטרך להפעיל מערכת מתואמת, שיהיה בה מינימום של בזבוז ומכסימום של תועלת לצבור. החלק החלש במערכת הולכת הנוסעים, הוא החלק של המטענים. החלק של הנוסעים תמיד יהיה גרעוני, והממשלה תצטרך לסבסדו כפי שהיא מסבסדת את התחבורה הצבורית בכללה. יש לזכור כי הרכבות הפרבריות דווקא יכולות להיות רווחיות. צריך יהיה לסבסד את הקווים הבינעירוניים, שתמיד יהיו החלק החלש בתחבורה הצבורית. אנו מתכוונים לדאוג לכך שהרכבת תוכל אף לצבור קרנות, לשם פיתוח והרחבה בעתיד.

מ"מ היו"ר ד' תיכון:

רכבת ישראל מוליכה כ-10% מן המשאות במדינה, אך רק 1.5% מן הנוסעים.

ע' עלי:

איך זה באירופה?

שר התחבורה ח' קורפו:

כל אירופה נעה ברכבות, הן כאשר מדובר במשאות והן כאשר מדובר במטענים. אין כל מקום להשוואה בין רכבת ישראל לרכבות באירופה ובארה"ב. אם הוועדה מעוניינת להכנס לפרטים, נמצאים כאן אנשי המשרד אשר נטלו חלק בעבודת הוועדה.

ז' אמיר:

יש במדינה עשרה כבישים אדומים, בהם רב במיוחד מספר התאונות הקטלניות. הרחבתו ושיפורו של אחד הכבישים האלה, בדרום הארץ החלה עוד ב-1979. עם העברת מחנות צה"ל מסיני לנגב, גדל העומס בכביש זה. למרות שהובטח כי יסיימו את העבודה בו ב-1984, הדבר לא קרה. עד היום הסתיימה הרחבתם של 30 ק"מ מתוך 65 ק"מ.

שר התחבורה ח' קורפו:

מי אמר שהעבודה בכביש זה תסתיים ב-1984?

ז' אמיר:

שר השכון והבינוני. כביש אחר הוא כביש באר-שבע-דימונה. הובטח לי כי בתקציב 1985 יתחילו לעבוד בו ולהפכו לדו-מסלולי. אני רואה כי למשרד התחבורה יש תכניות לסלול כבישים שיחברו את חוצה שומרון עם בקעת הירדן. מה התכניות שלו לגבי הכבישים האדומים?

אני יודע כי רכבת ישראל ביטלה קוי נוסעים, כמו הקו שהגיע לדימונה, משום שלא היו די רווחיים. אני סבור כי מיקומה של תחנת הרכבת בדרום תל-אביב אינו מתאים. הוא מחייב אנשים לבזבז זמן רב, עד שהם מגיעים לתחנת הרכבת. האם אי אפשר היה להכניס את הרכבת לתל-אביב, כפי שהדבר קיים במרכזים אורבניים בארצות אחרות?

מהן תכניות המשרד בקשר להמשך הנחת מסילת הברזל לאילת? הוחלט בכנסת כי אילת תקבל תמריצים מיוחדים גם במטוי. אני רוצה לדעת האם ההשקעה האסטרטגית, הנאמדת בעשרות מליוני דולרים, בהקמת מסוע מים-המלח עד דימונה, היתה מוצדקת. האם לא עדיף היה לאפשר לרכבת להגיע לבקעה, ומשם להסתובב שמאלה לימ-המלח ולהמשיך לאילת? האם המסוע הוא התשובה הטובה ביותר שניתן היה למצוא גם מבחינה בטחונית?

ג' גדות:

אני מתכוון לדבר שלא בזכות הצעתו של שר התחבורה לשדך בין רכבת ישראל לבין אגד. אני סבור שטוב יהיה אם משרד התחבורה ישקול אפשרות זו פעם נוספת. אני מאמין בכלכלה שווקית ותחרותית. הממשלה מסבסדת את כל אחד מגורמי התחבורה הציבורית בנפרד. אני סבור כי יש לעודד תחרות בין הרכבת לבין גורמי תחבורה אחרים, באותם תחומים בהם היא יכולה לתת תפוקה גדולה יותר עם נוחיות רבה יותר לנוסעים. איני רואה בשום אופן אפשרות ליצור מערכת בה גם אגד וגם הרכבת יהיו אחראים על הפעלת הרכבת, כאשר אגד מפעיל גורם מתחרה ברכבת. מה שצריך לעשות הוא הפרדת רשות ולא הטלת רשויות. אגד הוא קואופרטיב הפועל בעזרת סובסידיות ואילו הרכבת הלוואי והיתה מגיעה למצב של חברה ממשלתית, עם יכולת פעולה רחבה יותר, כדי להציעה קדימה. הייתי לוקח את רכבת ישראל ומפעילה במסגרת גג.

אני חושב ששר התחבורה עושה עבודה נהדרת. אני חושב שהמינוי של מר ברק כמנכ"ל הרכבת הוא מינוי מצויין, ועבודתו של משה עמירב כאחראי על מינהל הבטיחות בדרכים, היא בלתי רגילה. שמעתי בצער כי הוא עוזב את תפקידו.

מדברים שנים על רכבת פרברים. אני סבור שזהו רעיון אדיר, אך צריך למסור אותו בידי גורם פרטי, ולהפוך את רכבת ישראל לגורם מפקח. די לנו בהטלת טלאים. כאשר אני מדבר על תנאים תחרותיים, איני מבין מדוע רכבת ישראל אינה דווחית אפילו בקו ת"א-חיפה. מדוע הרכבת היפנית יכולה לנסוע במהירות של 200 ק"מ בקו קיוטו-טוקיו, ואילו רכבת ישראל אינה יכולה להתחרות אפילו במהירותו של אוטובוס.

בקו שבין אשדוד לדימונה, הייתי משתף פעולה עם מר זיו, כלומר עם כ"ל. הייתי עורך יחד איתו חקר כדאיות. הייתי משקיע בקו נוסעים רווחי אחד בלבד. הייתי משתדל לתת לנוסעים תמריץ להשתמש דווקא ברכבת. אפשר גם להקרין סרטים ברכבת. הייתי הופך את רכבת ישראל לחברה ממשלתית, ולא הייתי יוצר שותפות בינה לבין אגד.

ש' עמר:

טוב שמשרד התחבורה מופיע כאן, לאחר שהתבררנו אתמול על ירידה בתאונות הדרכים. זהו המקום להביע לשר התחבורה הערכה על-כך, למרות שהירידה עדיין אינה מספיקה. אני רוצה לברך את המנכ"ל החדש של רכבת ישראל. אני סבור שצריך לרדת לעומקה של הבעיה הכלכלית שבהפעלת רכבת ישראל. כמי שהתעניין בשעתו בקניית רכבת ישראל, כאשר זו עמדה למכירה, אני יודע כי למרות שהיא נושאת את עצמה בכל הנוגע להובלת מטענים, גם כאן קיימות בעיות.

הייתי רוצה לשמוע מהי מדיניותו של משרד התחבורה בכל הנוגע לתשתית ההסעות וההובלות במדינה. עדיין אין במדינת ישראל חוק תחבורה. כיצד רוצה משרד התחבורה לראות את כל גורמי התחבורה - רכבות, מטוסים, אוניות ורכב צבורי כמכלול אחד. אני משוכנע שלא יהיה מנוס מלהתייחס לרכבות ולאוטובוסים כמיקשה אחת. לא נוכל להעתיק את הדגם לפני, אין לנו כמויות כאלה של נוסעים. רכבת תל-אביב-אילת תיסע עד תל-אביב עם תפוסה של 20%, עד אשדוד בתפוסה של 7% ואחר-כך ריקה, וזאת למרות שעלות ההשקעות בתשתית תתבטא בסכומי עתק. ניסינו לעניין חברות השקעה מגרמניה ומשוויץ בהפעלת הרכבת. הן היו מוכנות להשקיע, אך איני חושב שהיינו מסוגלים לעמוד בתנאיהן. אני חושש שמה שמוצע כאן עלול להביא להסתבכות שלא לצורך. אילו היו האוטובוסים נמצאים בידיים ממשלתיות, היינו עדים לשביתות כל שני וחמישי, בתחום שהוא רב חשיבות בכלכלה הישראלית. אני סבור שאילמלא היו קיימים הקואופרטיבים לתחבורה כפי שהם קיימים היום, צריך היה להקיםם.

לפני שניגשים לאחוד הרכבת עם הקואופרטיבים לתחבורה, הייתי מציע לשר התחבורה לאחד את אגד ודן למסגרת אחת. אין שום הצדקה כלכלית לכך, שבמרחק של 3 ק"מ זה מזה, בין חולון לתל-אביב, יהיה לאגד מחסל חלקי חלוף בשווי של 700 אלף דולר, ולדן מחסן שני בשווי של 200-300 אלף דולר. אין שום הצדקה לכך ששתי החברות תיסענה בין שתי הערים, כאשר האוטובוסים חצי ריקים. גם יבוא השילדות ובניית האוטובוסים בארץ, מביאים לבזבוז עצום של משאבים.

יש לנו בעיה נוספת: 80% מן הנוסעים בתחבורה הצבורית מרוכזים באזור רצועת החוף, מנהריה ועד אשקלון. לשרותה של אוכלוסייה זו פועלות גם המוניות ורכבת ישראל. הבעיה היא בעיירות הפיתוח, בקבוצים וביישובים הנידחים, ושם פועלת רק תכנת אגד. גם רכבת ישראל תלויה בהזנתה בנוסעים על-ידי אגד. בלעדי הסעות אגד אל תחנות הרכבת, היתה הרכבת גוועת. לאגד ולדן יש מונופול טבעי על התחבורה. האם מישהו היה מעלה על הדעת להקים חברת-חשמל נוספת, אשר תתחרה בזו הקיימת? מונופול טבעי פועל לטובת המשתמשים בו.

צריך לבחון את הדברים גם בראיית המקרו של כלכלת ישראל. את הגיבנת שהיא רכבת ישראל, צריך לשלב במערכת התחבורה הישראלית, אך בשום אופן לא על-ידי הפיכת רכבת ישראל לחברה ממשלתית. יש לזכור כי לא אגד ודן הם מקבלי הסובסידיה, אלא הנוסע הישראלי. ישנו תמחיר עלויות להסעתו של נוסע בכל קו. הממשלה היא הקובעת את העלות, והסובסידיה אינה ניתנת לקואופרטיבים.

רכבת הפרברים היא נושא שחייב לקבל טיפול מיידי. הבעיה האקוטית ביותר היא תל-אביב ובנותיה. אני מציע למשרד התחבורה להקים חברה משותפת לדן, לאגד ולרכבת, אשר תחיה על-פי כללי הכלכלה החופשית. חלילה לנו לעצור את ההשקעות בתשתית הכבישים. 15 מליון הדולר אשר הוקצו למטרה זו אינם מספיקים. הגשנו הצעת חוק על-פי יוקדשו 20% מכלל ההיטלים על המשתמשים בכבישים למלחמה בתאונות דרכים. אני סבור כי כך נוכל לתת את הפתרון המתאים לתחבורה לקראת שנת אלפיים.

י' ארצי:

הדיון הזה הוא בעתו. בפרוייקטים גדולים דנים בדרך-כלל בעתות מצוקה ואבטלה. הפרוייקט של קו הרכבת לאילת יכול לספק תעסוקה לרבים, ולהשתלב בפרוייקטים אחרים לקראת זמנים טובים יותר. אנו צריכים להחליט אם אנו רוצים רכבת, או שאנו מסתפקים ברכבת פרובינציאלית וקטנה, אשר תקשר בין ת"א, חיפה וירושלים. אני חסיד התפיסה הרואה ברכבת חזון. אני מקווה כי ביום מן הימים תוכל רכבת ישראל להיות קטע מרכבת

ה"אורינט אקספרט", אשר תקשר את אסיה עם אפריקה. אני מקווה כי בקרוב נגיע גם לחיבורו של הקטע הדרומי של הרכבת. אני מציע להתייחס לנושא מתוך ראייה בינלאומית, כלומר לדאות ברכבת גורם חשוב בתחבורה הישראלית.

עלינו להעניק חשיבות מיוחדת לקו רכבת לאילת וזאת מכמה סיבות: ראשית, ביטולו של פרויקט תעלת הימים, שהיה צריך להיות פרויקט פיתוח לאומי. שנית, משום הכרזתה של אילת אזור סחר חופשי. אין להסתפק במה שנעשה עד כה בתחום זה, אלא יש להפכה לגורם מסחרי ראשון במעלה. נדמה לי שמדובר ב-200 ק"מ בנוסף על מה שקיים היום. ייתכן שאפשר להעביר את הכספים שנאספו על-ידי הבונדס למען תעלת הימים, לסלילת קו הרכבת לאילת. זו יכולה להיות תרומה חשובה לפיתוח הדרום. אפשר היה להביא ארצה צעירים, במסגרת מעין בריגדות, אשר תבנינה את מסילת הרכבת.

אשר לרכבת הפרברים, אני יודע שעיריית תל-אביב מוכנה להתחיל בפרוייקט זה. הוא אינו מחייב השקעות ענק. מדובר במאה מליון דולר.

### שר התחבורה ח' קורפו:

לתוואי אחד.

### י' ארצי:

אני מברך את השר כל שני ורביעי, כאשר אני נוסע בנתיבי איילון. זהו אחד הפרוייקטים היפים ביותר, ואני מקווה שתגלה אותו מרץ ונחישות החלטה גם לגבי רכבת הפרברים, על מנת לאפשר תובורה נוחה ומהירה יותר לערי השינה שמסביב לתל-אביב.

לא פעם ספרתי את מספר הנוסעים ברכבת בקו ירושלים-תל-אביב, ולא הגעתי אף למניין. אני יודע כי לטווח ארוך צריך יהיה לשנות את תוואי הרכבת. איני רואה ברכבת אמצעי להובלת נוסעים המונית, אלא אובייקט תיירותי, אך כפי שהיה פועלת היום, אין ספק שהיה דבר היתולי: קטר עם שני קרונות ריקים.

צריך אולי לחפש סיוע בינלאומי לרכבת ישראל. צריך להפוך את התכנית לפיתוח הרכבת לתכנית פיתוח לאומית. אני מציע לשר להתייחס לנושא באותה מידה של רצינות שגילה כלפי נתיבי איילון, ואני מקווה כי יחד עם המנהל החדש של הרכבת, יצליחו לקדם את הנושא.

### ע' עלי:

כמי שמכיר את השר וכישוריו, אני בטוח שגם הרכבת תעלה על דרך המלך. באירופה הרכבות הן חלק מהתשתית הכלכלית של המדינה. צריך לקחת שני קווי רכבת ולפתחם, לאו דווקא הקו לאילת אלא הקווים המקשרים את תל-אביב עם חיפה וירושלים. אני משוכנע כי פיתוח הרכבות יביא לירידה משמעותית במספר תאונות הדרכים.

אני מבקש לדעת, מהן תכניות משרד התחבורה בכל הנוגע לכבישים האדומים. אם וכאשר יהיו לנו יחסי שלום עם ירדן וסוריהף האם יש לכם תכניות למסילת ברזל שתקשר אותנו איתן? לאחרית הימים אפשראולי לחשוב על רבת עד חידג'ז.

### ד' תיכון:

אדוני שר התחבורה, איך קרה שעד היום רכבת ישראל אינה חברה ממשלתית או תאגיד? דווקא נושא חשוב זה הוזנת. מדינת ישראל אוהבת להשתעשע ברעיונות. כך חוזרים ומעלים את נושא רכבת הפרברים. גשר ההלכה המתבר את צפון תל-אביב עם דרומה, הוא הוכחה לכך שאפשר בהשקעה קטנה יחסית למצוא פתרונות מתאימים. יש לזכור כי המרחקים אצלנו קטנים, ואיני סבור כי הפתרון לבעיות התחבורה באזור תל-אביב הוא ברכבת פרברים.

אני רוצה לשאול: רכבת ישראל לאן? אני לא מאמין ברכבת נוסעים בארץ. מדובר אצלנו במרחק של 50 דקות נסיעה בין תל-אביב לירושלים. לא ניתן יהיה למקם את תחנות הרכבת ברחובות המרכזיים של הערים הגדולות, ולכן הנסיעה אל הרכבת וממנה עלולה להיות ממושכת יותר מאשר הנסיעה ברכבת עצמה.

אני רוצה להיות תכליתי, אני מבקש ממך לקראת הדיון בתקציב משרד התחבורה, לבוא ולהביא הצעות ברורות על דעת הממשלה. הצעות אלה צריכות להתייחס לשאלה, האם רכבת ישראל תתנוון או שתצא למרחב, האם אנו צועדים לקראת פיתוח או לקראת חיסול הרכבת. לרכבת ישראל נכסים רבים, בעיקר באזורי חיפה ולוד, אך יש בה יותר מדי עובדים. משרד התחבורה צריך להחליט אחת ולתמיד לאן מועדות פני הרכבת, ורק אחר-כך נחליט אם אנו מאשרים את תקציבה של הרכבת או לא.

י' זיו:

אני רוצה לפתוח בברכות לשר התחבורה על השיפור שחל במצב הכבישים. אני רוצה לברך גם את המנכ"ל החדש של רכבת ישראל, ולהזכיר בברכה את המנכ"ל היוצא, על שיתוף הפעולה בינינו. כי"ל היא הצרכן העיקרי של רכבת ישראל, הן מבחינת הטונז' שהיא מובילה והן מבחינת ההכנסות שהיא מכניסה לרכבת. מטענה של כי"ל מהווה 60% מן המטען של רכבת ישראל. רוב ההובלות נעשות בקו הדרומי, בין צין, צפע ואשדוד. כל המטענים מיועדים לייצוא. צוואר הבקבוק מבחינת כי"ל הוא היכולת המוגבלת של הרכבת להעביר מטענים. הדבר מכתוב לנו את אפשרויות הייצוא והגידול. אנו מובילים היום 4 מליון טון, ואמורים להעביר תוך שנה וחצי 5.5 מליון טון ועד 1990 6 מליון טון. אפשרויות הפיתוח שלנו מותנות בהובלה ברכבת. עלויות ההובלה שלנו מהוות 25% מן המחיר הסופי. כל דולר הובלה משמעותי מאד ברווחיות הייצוא ובאפשרויותינו לייצא. מסיבה זו אנו רואים בדאגה כל שיבוש או האטה בפיתוח הקו לדרום.

בשעתו הצענו לחכור את הקו הדרומי של הרכבת, מאחר ועיקר ההובלה שלנו מרוכזת בקו זה. אני סבור שהיינו יכולים לתפעל את הקו על בסיס רווחי. אנשי הרכבת נתקלו בקשיים, ואנו נאלצנו להאט את קצב הייצוא שלנו. זהו הנושא המדאיג אותנו, נוכח תכניות הייצוא שלנו.

היו"ר א' שפירא:

אני מצטרף לברכות למנכ"ל החדש של רכבת ישראל.

שינויים בתקציב לשנת 1985

ר' בלינקוב:

קיימת פניה של משרד התחבורה בענין 500 מליון שקל לתגבור קצב העבודה בנתיבי איילון, על חשבון תכנון ומחקרים בתשתית ובטיחות. מרבית הכסף תוצא על הקטע הרכבתי של נתיבי-איילון. מסילת הרכבת תרד אל תוך הפרוייקט. מדובר ברכבת מחיפה, המגיעה לתחנת ארלוזורוב. בתוך נתיבי איילון תוקם תחנת רכבת חדשה.

ד' תיכון:

האם הדבר נראה לכם כבעל קדימות ראשונה בכל הנוגע לנתיבי איילון?

ר' בלינקוב:

לא ניתן יהיה לסיים את המסילה, כל עוד לא תסתיים בניית התחנה - ולהפך.

ד' תיכון:

אנו רוצים שהנתיב השני יהיה בקדימות ראשונה.

היו"ר א' שפירא:

מי בעד אישור הבקשה?

הבקשה אושרה ללא התנגדות.

העברה מן הרזרווה למשרד הדתות

היו"ר א' שפירא:

היו שתי בקשות של משרד הדתות בקשר למעבר למבנה חדש, האחת על סכום של 150 אלף דולר והשניה על סכום של 600 אלף דולר. את הבקשה השניה עיכבתי, שכן צריך היה להעביר את הכסף מסעיף המקוואות ובתי-הכנסת למעבר לבנין החדש. על-פי ההלכה, מה שהוקדש לקודש אי אפשר להעביר לבנין. יצאתי לסיור במשרד הדתות, ואני יכול לומר לכם כי המצב שם הוא איום. זוהי בושה למדינת ישראל, שמשרד ממשלתי נמצא במקום כזה. לכן אני סבור כי יש לאפשר את העברת המשרד לבנין החדש.

ד' תיכון:

אני מבין את רגישות היו"ר לנושא, אך תחילתה של הבקשה בניסוח שונה לחלוטין. בבקשה הראשונה כתוב כי הכסף ילקח מן התקציב השוטף של משרד הדתות ולא מן הרזרווה. לקיחה מן הרזרווה היא הגדלת התקציב. ממשלת ישראל קיבלה החלטה שבכניסה לעיר ייבנה מבנה שאליו יעברו עמידר ושיכון ופיתוח. המבנה המפואר הושלם, אך עמידר לא העבירה את משרדיה לירושלים, וחברת שיכון ופיתוח גם היא אינה פועלת לנין. המבנה הושכר לבזק, אך דמי השכירות היו מוגזמים. למשרד הדתות יש בעיה אמיתית, אך אנו לא מצויים היום בתקופה המאפשרת את המעבר לבנין החדש. אני רוצה לדעת, מדוע לא קיימה הממשלה את מה שהוחלט? את הכסף למעבר צריך לקחת מתקציב משרד הדתות ולא מהרזרווה.

היו"ר א' שפירא:

היו שתי בקשות, ל-150 ול-600 אלף דולר. את השניה איננו מביאים עתה.

ש' שקדי:

הפניה לוועדה לפני חודשיים, חולקה לשני חלקים: הראשון בקשר ל-150 אלף דולר, לצורך כסוי הוצאות חד-פעמיות הקשורות בהעברה (התקנת טלפונים וכד'). החלק השני - הסכום הגדול יותר, ירד מהתקציב הרגיל של משרד הדתות, וכך גם ייבנה התקציב.

י' צבן:

כיצד ייתכן שהוצאות ההעברה מגיעות ל-150 אלף דולר? הרי מדובר בהעברת משרד קטן.

ש' שקדי:

הנושא תואם עם ועדת הדיור הממשלתית.

היו"ר א' שפירא:

מי בעד אישור הסכום - 150 אלף דולר?

הבקשה אושרה ברוב קולות.

סעיף 149

ד' תיכון:

אני רואה בסעיף זה בזבוז שלא לצורך.

י' צבן:

אתמול דחינו את ההחלטה להיום, כי רצינו לדעת כיצד זורמים הכספים דרך משרד הפנים ומשרד הדתות. ביקשנו שהיום יגיע לכאן גם נציג משרד הפנים, אך הוא לא הגיע.

ד' תיכון:

אנו עוסקים כאן בסעיף בעייתי ביותר. חלק מדו"ח מבקר המדינה מוקדש מדי שנה בשנה לנושא ההעברות ממשרד הפנים למשרד הדתות.

א' קרשנר:

מדובר בשירותי דת למוסלמים ובשירותים שוטפים לאנשי דת בהתיישבות ובמועצות הדתיות.

היו"ר א' שפירא:

אני מבקש להפריד בין הנושא המוסלמי לנושאים האחרים.

נ' ארד:

איני מסכימה להפרדה.

ד' תיכון:

אחליף את היו"ר להצבעה בנושא זה.

מי בעד אישור הסעיף בנוגע להעברות לצורך שירותי דת למוסלמים?

רוב בעד (חה"כ שפירא נגד)

מי בעד אישור כל הסעיפים האחרים?

פה-אחד בעד.

תמיכה בהבטחת הכנסה

ע' סולודר:

ביקשנו הסברים, בגלל מה שקרה בנושא הבטוח-הלאומי.

היו"ר א' שפירא:

חה"כ צבן ביקש הבהרה מאיש התקציבים. אם לאחר הסבריו של איש התקציבים תאמרו כי אין זה מספיק, ותבקשו השתתפותו של איש משרד הפנים, אכבד את רצונכם.

ש' שקדי:

מדובר כאן בכסוי שוטף של תשלומים. התעריפים קבועים ונקבעים על-פי קריטריונים ברורים. בסעיף הישיבות נקבע תעריף פר-תלמיד ישיבה, כפי שהסכום מופיע בספר הכחול אשר אושר. הפשרת הרזרווה באה אך ורק לכסוי מה שכתוב בספר הכחול.

נ' ארד:

אתה אומר שאתה מעביר את הכסף לישיבות פר-תלמיד?

היו"ר א' שפירא:

הוא לא מוסיף על מה שכתוב בספר התקציב, אלא מפשר מן הרזרווה של המשרד.

ש' שקדי:

באגף התקציבים סוכם אתמול על תקציב לישיבות. הובא בחשבון גם שיעור גידול אותו הכנסנו לרזרווה, פלוס תחזית לתוספות. לקראת תחילת שנת הלמודים בודקים אם הגידול מומש ואז מוסיפים לתקציב בהתאם. אם לפני אלול היו 59 אלף תלמידים, אך לאחר אלול התברר כי יש 62 אלף תלמידים, מפשרים את הסכום הדרוש מן הרזרווה. לכספים אלה אין קשר עם משרד הפנים.

היו"ר א' שפירא:

אני מבקש מהסיעה שלכם, נאווה, להתחשב בנושא זה, כפי שאני מתחשב בנושאים הנוגעים לכם. אתמול הגיע לכאן מ' פרידמן, עם בקשה לאמיסיה שלא היתה על סדר-היום. כאשר שמעתי כי מדובר ב"כור" ובקבוצים, קבעתי כי יש להכניס את הנושא לסדר-היום. אני סבור כי חברה המעסיקה עשרות אלפי עובדים, ראוייה לאישור אמיסיה.

נ' ארד:

היתה החלטה של הוועדה, להזמין את משרד הפנים ולקבל ממנו הסבר. מדובר כאן על הבטחת הכנסה. הבטחת הכנסה הניתנת על-ידי הבטוח-הלאומי משתווה להכנסת תמינימום. על-פי מה אתם מחשבים את הבטחת ההכנסה לתלמיד ישיבה?

ש' שקדי:

התעריף אינו נקבע באופן שרירותי במשרד הדתות, אלא בתיאום עם אגף התקציבים.

נ' ארד:

כמה מקבל כל תלמיד?

היו"ר א' שפירא:

הבטחת הכנסה היא 14 אלף שקל לאדם.

א' קרשנר:

הבקשה היא לתוספת של 2 מליון שקל על 140 מליון השקל.

היו"ר א' שפירא:

מי בעד?

התוספת אושרה פה-אחד.

תקנות עידוד החסכון (הוראת שעה) - תכניות חסכון לכל צמוד,  
גמיש, 2000, רב-תכליתי, נעורים, לחיילים

א' קרשנר:

שר האוצר מבקש לאפשר הארכת תקופת החסכון לעוד חצי שנה, עד 31.6.86.

היו"ר א' שפירא:

מי בעד?

בקשת שר האוצר אושרה פה-אחד.

(הישיבה ננעלה בשעה 11.00)