

פרוטוקול מס' 364

ועדת הכספים

יום ה', ד' בחשון התשמ"ז, 6 בנובמבר 1986, בשעה 10:00, תל-אביב

נכחו:

חברי הועדה:

- י. כהן - מ"מ יו"ר הועדה
- א. אבוחצירא
- ז. אמיר
- פ. גרופר
- א. ויינשטיין
- א. ורדיגר
- י. מצא
- ע. סולודר
- י. צבן
- ח. רמון
- ג. שפט
- ד. תיכון

מוזמנים:

- שר האנרגיה והתשתית מ. שחל
- נ. ארד - מנכ"ל משרד האנרגיה והתשתית
- ש. גלבוע - מנהל מינהל הדלק
- ש. אבישי, ע. אזולאי, ר. ירון, י. מעוז - משרד האנרגיה והתשתית
- א. אגמון - מנכ"ל "דלק"
- א. לוי - מנכ"ל "פז"
- א. רף - יו"ר מועצת המנהלים "פז"
- ע. מקוב - מנכ"ל "סונול"

מזכיר הועדה: א. קרשנר

יועצת כלכלית: ס. אלחנני

קצרנית: א. אשמן

סדר היום: רפורמה במשק הדלק

רפורמה במסך הדלקהיו"ר י. כהן:

רבותי, אני פותח את הישיבה. קבענו דיון בועדה על הרפורמה במסך הדלק, עם מנהלי חברות הדלק, משרד האנרגיה והתשתית וכל הגורמים הנוגעים לענין, עוד לפני שמגיעים לכלל החלטה על רפורמה, איזו רפורמה רוצים לעשות ובאיזו מידה היא רצויה.

פ. גרופר:

ולמה חברות הדלק מתנגדות.

א. לוי:

אנחנו לא מתנגדים.

פ. גרופר:

כחוב בעתון.

היו"ר י. כהן:

זימנו את הדיון כי הנושא הוא נושא מרכזי מאד בחיי המשק, ובדרך זו או אחרת הוא יגיע לוועדת הכספים. לפני שיגיעו להכרעה סופית באיזה שהוא דרג, רצינו לקיים כאן דיון ובירור. נמצאים אחנו מנהלי חברות הדלק, נשמע מה עמדת החברות לגבי ההצעה לרפורמה, אם הובאו לידיעתם.

א. לוי:

אני מכרך על הדיון הזה, כי אני חושב שהנושא הוא כל כך מרכזי וחשוב, לא רק מבחינה כלכלית אלא גם מבחינה בטחונית, שחייבים לקיים את הדיון בפורום מסוג זה ולא בתקשורת. בתקשורת נאמרו הרבה מאד דברים שקשה להתייחס אליהם.

לפני שמתייחסים לרפורמה, הרשו לי להציג בקיצור שלושה נושאים: 1. כיצד בנויה הכערה ומה האילוצים שהשפיעו עליה; 2. הרפורמה שאנחנו מציעים, שלדעתי היא מרחיקה לכת יותר מהצעות אחרות.

ד. חיכונן:

יש לכם חומר בכחב?

א. לוי:

כן. ניתן את החומר לוועדה.

ג. היחס שלנו לרפורמה שכפי ששמענו מוצעת על ידי משרד האנרגיה, כי בינתיים לא קיבלנו מסמך שמפרט את ההצעות.

למשק האנרגיה בארץ יש מספר מאפיינים. זהו משק אינטגרטיבי, כל נדבך משפיע על הבא אחריו, כאשר עושים שינוי מסוים הוא משפיע במערכת כולה, אי אפשר לנתק את הדברים. אזכיר חמישה אילוצים מיוחדים שמשפיעים על משק האנרגיה בישראל: 1. זהו משק קטן מאד, כל משק האנרגיה בארץ הוא שלושה ימי צריכה של ארצות הברית, או כמו הצריכה של עיר גדולה כמו פילדלפיה.

ד. תיכון:

מה חלקו בחל"ג?

א. לוי:

בערך 7%.

ד. תיכון:

כמה היה במיטבו?

א. לוי:

9% - 10%.

אילוף שני - מקורות הספקה ישירים מועטים עקב אילוצים פוליטיים. אם אומרים שהיום השוק הוא שוק של קונים, זה נכון לצרפת, לאיטליה. למדינת ישראל אין ברירה, היא קונה 60% מהתצרוכת שלה במצרים, עם כל סימני השאלה על בטחון ההספקה.

היו"ר י. כהן:

מפני שאנחנו רוצים לקנות שם או מפני שיש חוזה מחייב?

א. לוי:

יש לנו הספקה ממצרים, מכסיקו ונורבגיה. מדינה נאורה כמו בריטניה הצליחה לקבל בבית דין בינלאומי פסק שהם לא מוכרחים למכור לישראל. 100% מקניות ספוס הן במצרים.

אילוף שלישי - הצורך בהחזקת מלאי חירום גדול מאד יחסית לצריכה. נדמה לי שהמדינה היחידה שיש לה מלאי חירום גדול משל ישראל היא דרום אפריקה.

אילוף רביעי - קיומו של בית זיקוק. כשיש בית זיקוק אפשר לרכוש נפט גלמי ולהחזיק מלאי בצורה של נפט גלמי, וזהו יתרון גדול מאד. מצד שני, זה מחייב לזקק בארץ גם אם זה לא כלכלי.

אילוף חמישי - הצורך להשתמש בהובלה ימית עצמית עקב החרם הערבי. עד היום שום מיכלית זרה לא נכנסת לנמלי ישראל, בגלל החרם. לכן אנחנו חייבים להחזיק מיכליות משלנו.

השלב הראשון בתהליך הוא רכישה נפט גלמי, וזה נעשה היום בשתי צורות. צורה אחת היא רכש באמצעות חוזים שנתיים - 80% מהכמות. היתרון בחוזים הוא שהם מבטיחים מידה של בטחון בהספקה, המשכיות ורציפות, והדלק איננו עולה יותר מאשר בשוק המזדמן, כי המחיר הוא לפי המחירים המשתנים בשוק המזדמן, אחת לשבועיים או אחת לחודש. דרך שניה היא רכישוח מזדמנות.

מזה מספר שנים, לאחר שהפיקו לקחים מנסיון העבר, קיימת מועצת נפט גלמי, בראשותו של מנהל מינהל הדלק ובהשחפות המנכ"לים של שלוש חברות הנפט, בתי הזיקוק וחברת שירותי טנקרים, זו החברה שעוסקת בהולכת נפט גלמי בארץ. כאשר קובעים שבחודש מסוים מגדילים את מלאי הדלק בארץ, החברות פונות לגורמים שונים במשק העולמי שאחס יש להן קשרים ומקבלות הצעות. כל ההצעות עולות על שולחן של מועצת הנפט הגלמי וההחלטה מתקבלת על פי שלושה קריטריונים: מחיר, סוג הנפט שעומד למכירה, מתי יש לנו מקום פנוי בהובלה הימית על מנת להגיע לאופטימליזציה של ההובלה. כיוון שרבות מאד מההצעות שמקבלים מתייחסות בדיוק לאותו מטען, מועצת הנפט הגלמי מחליטה איזו מן החברות תמשיך במגעים, ויתר החברות נסוגות

ד. תיכונ:

אף פעם לא חילקתם בין החברות אח האזורים השונים בעולם?

א. לוי:

לא. חילקנו את הטיפול בחוזים. רכישות בספוט, שמהות 20%, לא מחלקים.

אני מוכרח לציין שלחברות הנפט אין שום רווח ברכישה של נפט גלמי ואין להן גם שום סיכון. הכל על השולחן, הכל נכנס בהתחשבות עם מינהל הדלק, אין שום יחרון מסחרי בענין זה.

השלב הבא הוא הובלת הנפט הגלמי לארץ. כפי שאמרתי, לשלוש החברות אחד עם בתי הזיקוק יש חברה שירותי טנקרים, וזו חוכרת אוניות שמביאות לארץ גם נפט גלמי שנרכש למי חוזים וגם נפט שנרכז בשוק מזדמן. החברה הזאת עובדת ללא רווח. מינהל הדלק נמצא בתוך החברה - - -

פ. גרופר:

מי הבעלים של החברה?

א. לוי:

שלוש חברות הדלק ובתי הזיקוק, לכל גוף 25% בעלות. החברה פועלת לא לשם רווח. אם יש "חלון" בהעסקה של אוניות, מקבלים עבודה מזדמנת, כמו שעשו השנה מספר טעמים. ההכנסה מעבודה מזדמנת לא הולכת לבעלים, לא עוברת לחברות הדלק, אלא חוזרת למינהל הדלק. השנה העבירו כמה מיליוני דולרים למינהל. לחברה יש ארבע אוניות, מהן שהים בנפח 250 אלף טון ושהים בנפח של 125 אלף טון. על הובלה ימית הוציאו השנה 35 מיליון דולר ברוטו. אם נוריד מזה את הרווח שהחברה החזירה למדינה, ההוצאה היא פחות מ-28 מיליון דולר. אם ניקח בחשבון שזו ההוצאה על יותר מ-6 מיליון טון, הרי קשה להתחרות עם החברה הזאת.

הנפט הגלמי שמגיע לארץ נכנס למאגרים. דמי האיחסון נקבעים על ידי הממשלה. הטיסור לאיחסון הוא לפי שיקולים לוגיסטיים. מן המאגרים מעבירים נפט גלמי לצורך זיקוקו בבתי הזיקוק.

בתי הזיקוק פועלים כקבלן לזיקוק. הנפט הגלמי נשאר בבעלות חברות הדלק לכל אורך החהליך, ולזה יש חשיבות גדולה. קבלן הזיקוק צריך היה להתמודד אתנו על דמי הזיקוק, על עור האובדן בתהליך. אבל במשך השנים חל עיוות במערכת, כיום חברות הנפט אינן שותפות למשא ומתן לקביעת דמי הזיקוק ואפילו לא רואות את ההסכם. עד היום לא קיבלנו את הסכם הזיקוק לשנה האחרונה. המחיר נקבע בין הממשלה ובין בתי הזיקוק, לא בין הקבלן ובין הלקוח.

בית הזיקוק הוא מונופול טבעי, הוא היחיד בארץ. אין אפשרות ליצור תחרות. עלו כל מיני רעיונות, שלדעתי אינם ניתנים לביצוע, ליצור תחרות מלאכותית לבתי הזיקוק. הדבר לא נעשה.

לפי הערכתנו, אנחנו משלמים דמי זיקוק פי 2.5 מאשר משלמים באירופה. נוסף לזה האבדן שבית הזיקוק זוקף לחשבוננו הם פי 2.5 מאשר באירופה. (קריאה: אנחנו משלמים 14 דולר לטון זיקוק, המחיר בעולם הוא היום 5 דולר).

בתי הזיקוק מסוגלים לזקק 10 מיליון טון, ואילו אנחנו מביאים רק 6 - 6.5 טון. נשאר עודף כוח ייצור, שמכחינה כלכלית הייבים לנצלו. לכן בית הזיקוק עוסק בעיסקות עיבוד לצורך ייצוא. גורם זה מביא נפט גלמי, מזקקים אותו בארץ עבורו, והוא מייצא אותו. נשאלת השאלה, שאלה לא חמה, אם דמי הזיקוק בארץ כל כך יקרים בשבילנו, אם את הנפט הגלמי

עבורנו בעלות מלא ובעבור גורם זר הוא עובד בעלויות שוליות. אחרת קשה להבין שיכולה להיות כדאיות כלכלית לגורם כלשהו להביא הנה נפט גלמי לזיקוק. מישהו צריך להסביר זאת.

א. ויינשטיין:

אתה קבעת עובדה שהצרכן הישראלי מסבסד?

א. לוי:

אני לא קובע, מבקר המדינה קבע. אמנם אני לא אוהב לצטט את מבקר המדינה כי לא בכל אני מסכים אתו, אבל הוא קבע שהמשק איננו מקבל אותם הפקים שהיה אמור לקבל מהנפט הגלמי. אם שופכים לגיגית נפט גלמי של שלוש החברות ושל עוד מישהו, ואני אמור לקבל אחוז מסוים מזוט שהוא זול ואחוז מסוים של בנזין שהוא יקר, וזרי אם אני מקבל יותר מזוט ופחות בנזין, נשאר הרבה רווח למי שמזקק. הדברים כתובים בדו"ח מבקר המדינה. קשה מאד לפקח גם אם בית הדין מזקק נפט גלמי רק עבורנו, אבל אם הוא מזקק לא רק עבורנו אלא הוא גם קבלן ושוחף בעיסקה חיצונית, הדברים הרבה יותר קשים לפיקוח, מה עוד שאנחנו לא שוחפים בהסכמים.

אחרי הזיקוק עוברים המוצרים השונים למאגרים שלנו ואנחנו עושים את השיווק. היום פועלות בארץ שלוש חברות נפט וארבע חברות גז. אחת מהמטרות ברפורמה היא להגדיל את התחרות. אני חושב שהציבור איננו יודע מה מידת התחרות הקיימת במשק.

ד. תיכון:

איך אני יכול לדעת? אני יכול לראות את זה בתחנת הדלק?

א. לוי:

בוודאי. יש לנו שלושה צנורות שיווק. צנור אחד הוא תחנות הדלק, שמשווקות 20% מסך הכל שיווק הדלקים בארץ, מבחינה כמותית. התחרות שם נעשית באמצעים רבים. רוב התחנות אינן מופעלות על ידי החברות. לחברה פז 200 תחנות, אבל היא מפעילה רק שתי תחנות בעצמה. מפעילי התחנות מקבלים עמלה מסוימת על המכירות, ובחלק מן העמלה הזאת הם מנסים לקנות להם חלק גדול יותר בשוק. החברות יכולות לסייע בצורה זו או אחרת, אבל לבעל התחנה יש יד חופשית בתחרות, ולחברות יש יד חופשית לעזור באותן תחנות שיש להן ענין לעזור, במקום שיש תחרות.

מהם האמצעים? קודם כל אשראי. בעלי כרטיסי אשראי מקבלים אשראי לחודש ימים, לחודשיים.

ד. תיכון:

אני מחפש דבר כזה בירושלים ולא מצאתי.

א. לוי:

יש תחנות שמקבלות שקים דחויים לחודש ימים. יש אשראי לבעלי כרטיסי אשראי לארבעה ימים, שבועיים, חודש וגם מעבר לזה. לחברות החבורה שיש להן מ-10 כלי רכב ומעלה יש אשראי בצורות שונות. עובדה היא שכמעט כל חודש יש שינויים ניכרים בחלוקת שוק הבנזין בין החברות. ברור שאם תחנה של דלק מתחילה למכור לפי כרטיסי אשראי, גם תחנות אחרות יעשו כך. בעל התחנה הוא המחליט.

ג. תיכונן:

הוא קונה במחיר מכסימלי קבוע?

א. לוי:

כן.

ד. תיכונן:

לא קרה שמכרת לו מתחת למחיר המכסימלי?

א. אגמון:

יש פה אי הבנה בשאלה מה זה כסף.

א. לוי:

צינור שני של שיווק הם הסוכנים. לכל החברות יש סוכנים באזורים שונים. אני לא חושב שיש בארץ מיגזרים רבים שיש בהם תחרות כל כך קשה כמו בין הסוכנים. הם נוחנים אשראי, נותנים הנחות. חברת פז מחזיקה 40 מיליון דולר אשראי אצל לקוחות, כי זה כלי עיקרי לרכישת לקוחות. כל הלקוחות הגדולים הם בטיפול החברות עצמן ולא הסוכנים.

בכל שנה מחלקים ציוד במיליוני דולרים. איך אתה רוכש לקוח? אהה נוחן לו אשראי, אתה בונה אצלו תחנת סניכה, בונה צנרת לשמנים במפעל, תחנה פנימית בקיבוץ או בחברת תחבורה. חברת פז מוציאה על זה הרבה מיליוני דולרים.

נאמר כאילו יש חלוקה של השוק. אין חלוקה שוק. יש מה שנקרא צו-גלבוט לביטול חלוקת השוק. צו גלבוט קבע שיש ארבעה גורמים שלגביהם יש מכסות קבועות לחברות: משרד הבטחון, חברת חשמל, תעשייה פטרו-כימית, נשר. אחת ההוכחות לקיומה של תחרות היא שהחברות הפרו את הצו הזה, על ההספקה לנשר ולתעשייה הפטרוכימית יש תחרות, נשאר רק שני גורמים צמודים לצו גלבוט - חברת החשמל ומשרד הבטחון. (י. כהן: הצו מתייב אשראי?) לא. רק חלוקה בין החברות.

הנפט הגלמי שנרכש עובר לרשות חברות הנפט לפי חלוקה קבועה: פז - 45%, דלק - 30%, סונול - 25%. חברת פז מוכרת 65% מהביטומן בארץ, וחלקה ברכישות רק 45%, הרי יש הסדר של איזון מלאי, חברה שחלקה בשוק ירד חייבת, לפי צו ממשלתי, למכור כמוח הדרושה לאיזון, והיא מוכרת את זה עם תמריץ. כל המשק הזה מבוסס על פשוטות מאד: כל מה שמייבאים חייבים לצרוך בארץ, אי אפשר לייצא מכאן דלקים. לו היתה אפשרות למכור דלקים באזור קרוב וללא צורך בהובלה ימית אולי אפשר היה גם לייצא, אבל במצב הנוכחי זה בלתי אפשרי. לכן מוכרחים לשמור על המשוואה הזאת, אחרת יהיה כאוס במשק.

כמה הערות בענין המחיר לצרכן. לחברות הדלק אין כל חלק בקביעת המחיר לצרכן. אנחנו שומעים את הידיעה על שינוי מחיר בבוקר ברדיו, או בלילה כודיעים לנו לשנות את המחיר במשאבות.

היו"ר י. כהן:

לצה"ל ולחברת חשמל נקבעת חיקרה והחחרות היא רק באשראי?

א. לוי:

כן.

ד. תיכון:

צה"ל יכול לייבא דלק מחו"ל?

א. לוי:

כן. הייבוא מחו, עולה לצה"ל רק בהובלה פי 3 או 4 מאשר אצלנו. זה הרבה יותר יקר למדינה, אבל אומרים שצה"ל קונה דלק בדולר מענק, וזה כאילו לא עולה. טענתי שאפשר להגיע עם האמריקאים להסדר שיחנו לקנות בארץ באותם דולרים, וזה אושר לשנה הבאה. השנה בזבזו 25 מיליון דולר, יהיה עודף דס"ל שיצטרכו לייצא אותו לחו"ל עם סיבסוד.

א. ויינשטיין:

אחה אומר שההסדר של צה"ל הוא לא אופטימלי. מתי טענת מה שטענת?

א. לוי:

לפני שנפלה ההחלטה, לפני 6 או 9 חודשים.

ד. תיכון:

אם צה"ל ירצה לייבא דלק מזוקק מחו"ל - - -

א. לוי:

אילו הייתי יועץ של הצבא, הייתי אומר לא לעשות זאת.

אני רוצה להציג את המבנה של המחיר, ואני לוקח לדוגמה את המצב בתחילת פברואר 1986. אני מדבר על טון נפט גלמי, העלויות שנכנסות לבסיס המחיר לצרכן, ועל זה יש העמסות: קרן השוואה, מיסים, בלו, הטלים ומימון מלאי ארצי - 39.6%; מחיר פו"ב - 45.8%, ניהול 85.4%; כאשר הדיווח המזוה לחברות הוא 1.3% מחוץ 100%. (ח: דמון: כמה מזה קרן השוואה?) במקרה הקונקרטי שעליו אני מדבר חלקה של קרן השוואה היא 24.2% מתוך 100%. כלומר, קרן השוואה, מיסים, בלו, היטלים ומימון מלאי מגיעים ל-39.6% ממחיר נפט גלמי, לפני שמחילים להעמיס עליו מוצרים.

באותו חודש, פברואר 1986, היטלים ומיסים על בנזין בתחנה היו 62.4% מהמחיר לצרכן בתחנה. מחיר המוצר בשער בתי הזיקוק היה 27.7%; קרן השוואה לבנזין 22.4%; היטלים, בלי ומע"מ 40%; עמלות, מיסים והוצאות בתחנה 5.4%; כל שאר ההוצאות והעמסות, כולל הוצאות - 4.4%.

ד. אלחנני:

איפה הרווח?

א. לוי:

התחנה מקבלת עמלה. החברות מקבלות רווח על הנפט הגלמי.

לדעתי, מי שאיננו מבין איך בנויה המערכת והוא רוצה לעשות שינויים, עלול פשוט לגרום נזק.

מה צריך לעשות כדי לייעל אח משק הדלק? אדבר בשם חברת פז, אני לא בטוח שכל הדברים מקובלים גם על הקולגים שלי.

ברכש הישראלי אין לוותר על קניה לפי חוזים ארוכי טווח, אשר מבטיחים בטחון ההספקה ואינם גורמים לעלות נוספת מול המחירים השוררים בשוק המזדמן.

יש להמשיך בשיטה הנהוגה של רכישות נפט גלמי באמצעות חברות הנפט בפיקוח מועצת נפט גלמי, בראשותו של גוף אחד כמו מינהל הדלק, שיכול להבטיח ניצול אופטימלי של הובלה ימית ולשמור שלא נעלה את המחירים זה לזה, כי במקרים רבים מאד מדובר באותו מטען, הרי כולנו רצים אחרי מטען ספוט במצרים, בגלל הקירבה לישראל והחסכון בהובלה.

בהובלה ימית השיטה הקיימת היא אופטימלית. אני טוען שאפשר אולי להוריד את המחיר אם הובלת הפחם לישראל תעשה באותם שירותי סנקרים. הצעה זו הועלתה הרבה פעמים וכדאי לבחון אותה.

היו ועדות טובות מאד שדנו במשק האנרגיה. הועדה האחרונה פעלה לפני שלוש שנים, חלק מההמלצות שלה מקובלות עלינו. היחה ועדה רצינית מאד מטעם הכנסת ב-1979 וב-1981.

ד. תיכון:

משהו מההמלצות האלה יושם?

א. לוי:

לא.

א. ויינשטיין:

לענין הרפורמה לא היחה ועדה?

א. לוי:

לא.

א. ויינשטיין:

היה נייר?

א. לוי:

לא.

הינו"ר י. כהן:

שר האנרגיה וההשחיה יבוא ויגיד.

א. לוי:

על פי כל הדעות, הזיקוק הוא עקב אכילס של המערכת כי זה הקטע היחיד שאין בו תחרות, בתנאים הנוכחיים לא יכולה להיות תחרות, והפיקוח על הקטע הזה הוא בעייתי מאד. הצענו שלוש אפשרויות להתמודדות עם בעיה הזיקוק. אני לא אומר שהאפשרויות האלה כולן פשוטות וקלות, הן מורכבות וצריך לבחון אותן ביסודיות.

א. לחברת בתי הזיקוק יש שני מפעלים, אחד בחיפה ואחד באשדוד. אפשרות אחת היא למכור את אחד המפעלים, אולי המפעל באשדוד, למכור או לחברות הנפט או לגורם אחר. אם יהיו המפעלים בבעלויות שונות, אפשר יהיה לגרום תחרות. אני רוצה לציין כי הרעיון להקים את המפעל באשדוד הוצע על ידי פז לפני הרבה מאד שנים.

ב. האפשרות השניה היא פשוטה יותר. באירופה יש בתי זיקוק בסדר גודל דומה לזה שבארץ. אנחנו מציעים לקחת מומחה חיצוני אובייקטיבי שיבחר 3 - 4 בתי זיקוק באירופה שמזקקים פחוח או יותר באותו ציוד, ועל פי החוצאות שם יקבע תקנים לדמי זיקוק, היפקים, אובדנים לפי הממוצע האירופאי. אם בית הזיקוק יתייעל - יקבל המריץ; אם לא יעמוד בתקנים אלה - יהיה עליו קנס. אם נוכל להעמיד את בית הזיקוק לפחות בתחרות תקנית, אני חושב שנוכל להשיג הישג ענקי למשק.

א. ויינשטיין:

אחם מוכנים לבדיקה כוללת של המערכת כולה או רק של הזיקוק?

א. לוי:

כן. מחירי השיווק שלנו יותר זולים מאשר באירופה.

הנושא הבא הוא השתיית ובו עוסקות הרבה חברות. יש איחסון, מאגרים, מסופים. הזרמה בצנרת. בנושא זה יש כפילות לא לשם תחרות אלא לשם העלאת עלות. אפשר היה לשפר את המצב אילו אפשר היה לאחד את התשתית. חלק גדול בבעלותנו, חלק בבעלות הממשלה. אנחנו טוענים זה שנים שיש לאחד את התשתית. (ח. רמון: דוגמה) פי גלילות, חברות צנורות. יש המון תקורה בחברות ואין ביניהן תחרות. דמי איחסון נקבעים על ידי המדינה. לוקחים כהצרכן הרבה כסף ובוזז בונים תשתית. אפשר לחקצב את זה בחקציב המדינה ולהוריד את העלויות האלה. (קריאה: במקום יש מחיר קבוע, ההוצאות הן גבוהות) זה אפילו לא קוסט-פלוס, זה קוסט. אם יאחדו את כל הצנרות ופי-גלילות, שאנחנו שוחפים שם, ואת שירותי נפט, שכולו בבעלות המדינה, אם יאחדו זה לא רק יצמצם תקורות אלא אפשר יהיה להגיע לניהול יותר אופטימלי, לייעל. לשם כך הנושא צריך להיות ביד אחת.

אני רוצה להתייחס לרפורמה המוצעת על ידי משרד האנרגיה, אם כי עוד לא ראינו נייר. ביום שישי עידכן אותנו שר האנרגיה והתשתית והציג תשע נקודות לרפורמה. אני לא מתייחס למה שנכתב בעתונות. מתוך תשע, שש נקודות הן או ביזמתנו או בהסכמתנו המלאה. אעבור על הנקודות אחת אחת.

1. יצירת תשלובת בין בתי הזיקוק לתעשייה הפטרוכימית. אם זה טוב לממשלה, בבקשה. אנחנו לא שוחפים שם. (א. ויינשטיין: מדובר על תשלובת ארגונית, בבעלות?) כן.

2. חברות הנפט יוכלו לייבא 10% מוצרים <sup>מוגמרים</sup> הדבר הזה נקבע עוד ב-1979, שר האנרגיה הקודם לפני ארבע שנים הוציא הוראה לעשות זאת. אבל זה בלתי אפשרי. זה לא מעמיד את בתי הזיקוק בחירות, כי מבחינה כלכלית לא כדאי לייבא כמות כה קטנה. אילו דובר על 30% המצב היה אחר. בארבע השנים האחרונות ניסחה פז, ואני מניח שכך גם חברות אחרות, ניכינו לעשות זאת, ובכל פעם מינהל הדלק הוכיח שזה לא כלכלי.

נמל הנפט הוא בבעלות בתי הזיקוק, והם יכולים להשתות אניה שבוע שלם. זה ייקר את הייבוא המתחרה. אילו הגדילו את כמות הייבוא ל-30%, עם בנין השחיות מתאימות כדי שאפשר יהיה לקלוט את המוצרים בלי שבתי הזיקוק ישבו על השיבר, זה היה דבר אחר.

ח. רמון:

אחס מציעים עוד נמל נפט או שינוי בבעלות על נמל הנפט?

א. לוי:

שינוי בבעלות.

3. יבוטלו כל הסכמי השיווק בין חברות הנפט. ישנו רק הסכם אחד והוא צו גלבוץ אשר מסדיר הספקות למשרד הבטחון ולחברת חמל. הצו הזה כבר הופר. אם יבטלו או לא יבטלו את הצו, אין לזה השפעה בחחום השיווק.

ד. חיכון:

איך תסביר שמחיר הבנזין אחיד בארץ כולה?

א. לוי:

המדינה קבעה. קרן הובלה משווה את המחירים, כדי שבאילת ימכרו בנזין באותו מחיר כמו בחיפה שליד בית הזיקוק. אפשר לשנות את הטכניקה.

אפשר להוכיח לבעל החנה שחודש אשראי לבלי כרטיס אשראי שווה 10 אגורות ולהציע לו להוריד את המחיר בשעור זה. הוא לא רוצה, ויש לו סיבות טובות.

ד. חיכון:

תן לשתי תחנות בירושלים לרדת ממחיר המכסימום.

א. לוי:

אני נותן. לבעל החחנה הדבר לא כדאי.

ד. חיכון:

מדוע בכל העולם נוהגים אחרת?

א. לוי:

בכל העולם עובדים אחרת. אמצעי השיווק הכי טוב בפניה לצרכן הוא לא הורדת מחיר, כך מוכיחים מחקרים שעשינו.

4. ההצעה היא שצרכנים גדולים יוכלו לייבא מוצרים לעצמם. בכנס הוזכרו שני צרכנים - חברת חשמל ונשר. חברת החשמל צורכת 2 מיליון טון מזוט ואפשר שתיבא אותו בעצמה, יכול גם להיות שתמצא מזוט יותר זול מאשר המזוט מהמערכת שלנו עם כל ההעמסות, אולי לא יעניסו על המזוט שלה קרן השוואה וכל השאר. אבל צריך לזכור שהחברות מביאות 80% מהנפט לשי חוזים קבועים. אנחנו לא יכולים למכור מזוט אלא לחברת חשמל, אי אפשר לייצא מזוט. יכול להיות מצב אבסורדי שבלב ים יפגשו שתי אוניות ויגידו שלום, אחת שמביאה מזוט לחברת חשמל ושניה שמוציאה מזוט...

אם לא יעמיסו את כל ההעמסות שיש היום, נעמוד במצב שקיים באיטליה. לא צריך להביא נפט לכאן ובחזרה, צריך שדמי הזיקוק לא יהיו 15 דולר לטון אלא 5 דולר. אם נתקבל ההצעה הזאת, תהיה בעיה לוגיסטית מה לעשות במזוט עודף, כי חברת החשמל ונשר צורכות את רוב המזוט שמקבלים מהנפט הגלמי שאנחנו מייבאים.

ההוצאה הגדולה ביותר של החברות היא על הבאח הדלק לכל אחד מהצרכנים, למאפיה הקטנה, למפעל ועד לצרכן בחימום ביתי, במחיר קבוע בארץ כולה. היום כל הוצאות השיווק מחולקות על כל הצרכנים, גם על חברת חשמל, נשר ומשרד הבטחון. ההוצאות לא יקטנו אם לא נספק לחברת חשמל, כי הוצאות ההספקה לחברת חשמל הן קטנות - יש הזרמה. את ההוצאות נצטרך להעמיס על כל הצרכנים הקטנים והבינוניים. המחיר יעלה כי הצרכנים הגדולים לא ישאו בחלק מהוצאות השיווק.

ס. אלחנני:

הצרכן הקטן ישלם פחות בעד חשמל.

ח. רמון:

היום חברת חשמל מסבסדת את הצרכן הקטן.

ד. תיכון:

והצרכן הקטן מסבסד את חברת חשמל.

א. לוי:

5. ימוזגו החברות העוסקות באיחסון והזרמה. זו הצעה שלנו.

6. מלאי חירום יועבר לרשות המדינה. כיום המלאי כולו נמצא בבעלות חברות הנפט. אין יתרון או חסכון בהעברת מלאי לרשות המדינה. אין פועלת המערכת היום? אנחנו קונים נפט גלמי, מובילים אותו באוניות, מפזרים למאגרים, מזרימים לבחי הזיקוק - ולכל אורך ההליך הוא נשאר בבעלות שלנו. המוצרים המתקבלים נשארים בבעלות שלנו. הדברים יוצרים מהבעלות שלנו רק במכירה לצרכן. את העלות לכל ההליך קובעת המדינה, על זה אין לנו רוח. בהצעה מדובר על הקמת חברה ממשלתית שבבעלותה יהיה חלק מהמלאי - המלאי האסטרטגי ולא מלאי מסחרי. היום אין מושג של מלאי חירום או מלאי אסטרטגי, יש מלאי אחד. המלאי עובר תהליכים שונים, גם ריענון, גם גט משיכות.

ד. תיכון:

על מלאי אקסטרטגי אתם לא מרוויחים הוצאות מימון?

א. לוי:

כיום דבר.

ד. תיכון:

אני קורא את דו"ח מבקר המדינה.

א. לוי:

בדו"ח כתוב שיכול היה להיות מקרה כזה לפני שנים. עכשיו בודקים פעמיים בחודש את המלאי מול החייבויות.

אם תהיה הפרדה במלאי, תהיה הזרמה הלוך וחזור, תהיה חסבוכת בוכהלטרית. אם משהו חושב שהמלאי לא מוחזק נכון, הרי בדבר הזה לא יהיה שינוי. אם חושבים כמו חבר-הכנסת דן תיכון שההחשבנות לא בסדר, תבדקו את ההתחשבות. אפשר לשנות צורת ההתחשבות. אבל ליצור חברה ממשלתית נוספת כאשר מדברים על מצמצום המעורבות של הממשלה במשק - זה מוזר.

7. חברות הנפט יכנסו למשא ומתן לרכוש מניות בתי הזיקוק. אנחנו מוכנים. אני לא יודע אם זה טוב למשק. אנחנו לא יודעים מה המחיר, אבל אם אנחנו יכולים להיות שותפים ולהשפיע, חמורת מחיר סביר, אני בעד.

8. חשונה שיטת ההתחשבות בין מינהל הדלק לחברות הנפט. זו הצעה של חברות הנפט. אנחנו מציעים התחשבות יותר פשוטה, פחות ביורוקרטיה. אם השר יאמץ הצעה זאת, אנחנו בעד.

9. בתי הזיקוק יוכלו לבצע עיסקות עיבוד עבור המשק ולא רק לייצוא. זהו הסעיף המרכזי. בתי הזיקוק יוכלו להיות קבלן של חברות הנפט לצרכי זיקוק, יוכלו לבצע עיסקות זיקוק לשם ייצוא, ויוכלו גם לרכוש נפט גלמי, לזקק ולמכור אותו בישראל, זאת אומרת שיוכלו להתחרות עם חברות הנפט. הקבלן שלי יהיה גם מתחרה שלי, וכמובן שיתחרה על הצרכנים הגדולים.

השר אמר שבתי הזיקוק יוכלו למכור מוצרים רק לחברות הנפט, אבל החברות לא יהיו חייבות לרכוש מבתי הזיקוק. מה יעשו בתי הזיקוק עם מוצרים שהחברות לא ירצו לרכוש? איך יהיה הפיקוח על העמסת ההוצאות?

יש לנו התנגדות לשלושה סעיפים. צריך לראות לאן הולכים. אם עושים רפורמה כזאת וקובעים שבית הזיקוק יוכל לשווק מוצרים ולהתחרות בחברות, בוודאי יעמיס על השיווק שלו עלויות שוליות ועל השיווק למשק יעמיס את העלויות המלאות. המוצרים של חברת נפט יהיו יותר יקרים.

הקמת חברה ממשלתית שברשותה יהיה מלאי היא למעשה הלאמה של המלאי. זה יגרום רק סיבוכים. לאחר שנתיים או שלוש לא יוכלו לעשות אה כל ההתחשבות האלה ויגידו שרק גורם אחד יבא נפט גלמי. נגיע לכך שבית הזיקוק יהיה הגורם שרוכש נפט גלמי, יהיה המזקק היחידי בארץ, ולאחר זמן קצר יהיה גם המשווק היחידי. וכך במקום לפתוח את השוק יקבל גוף מונופוליסטי כוח כזה שיישאר גורם יחידי בענף. אני לא יודע אם בזה רוצים, אבל אני בטוח שקבלת ההצעות האלה תגרום לכך.

י. מצא:

לא הבינתי מדוע רוצים לקחת מכם את המלאי ולהעבירו לרשות המדינה.

א. לוי:

אני לא יכול להסביר למה רוצים לעשות זאת.

ד. חיכון:

האם אתם מוכנים להעביר לוועדה את המאזנים שלכם, המאזנים של חברות בנות ושל חברות הגז?

א. לוי:

אם כל החברות מוכנות, גם אנחנו מוכנים.

א. רפ:

אם רשות החברות הממשלתיות תסכים שהמאזנים ימסרו לוועדת הכספיים, איך לנו התנגדות.

א. אגמון:

חבר-הכנסת חיכון, אני מצטער על מה שקרה. כשיטה הנהוגה בארץ לא מובלט המחיר, לכן ייתכן בינינו ויכוח שלא צריך היה להיות. בתחנת דלק בארצות הברית כתוב שמחיר גלון הוא 70 סנט במזומן, ובקניה בכרטיס אשראי המחיר הוא 77 סנט. מה שהתכוונתי קודם לומר הוא שכאשר מדברים אצלנו על מחיר לא המיד מיד מבינים מה זה מחיר, כי הוא לא רשום על הלוח.

א. לוי:

הסיטואציה שנוצרה, גם בדיון הזה, היא סיטואציה מאד לא נוחה. לא נוח לנו שאנחנו כביכול מנהלים ויכוח עם משרד האנרגיה באמצעות החקשורת או שלא בנוכחות אנשי המשרד. היינו מעדיפים לקיים דיון פתוח עם המשרדים הממשלתיים, להציג את עמדותינו. בסך הכל אנחנו לא בעלי חברות, לכל אחד מאתנו יש רקורד ממלכתי לא פחות מאשר להרבה אנשים שיושבים מהצד השני של המתרס. כדאי לשמוע אותנו ולא להעמיד אותנו בהתקפה בתקשורת וגם התקפות אישיות. חובתנו כמנהלי חברות, ולא חשוב אם החברה היא ממשלתית או פרטית, חובתנו להתריע אם עומדים לגרום נזק למשק. לפי מה שאנחנו יודעים היום מהחקשורת, הרפורמה הזאת עלולה לגרום נזק.

היו"ר י. כהן:

תודה רבה לכם. עוד נחזור ונשמע אתכם.

אני מקבל בברכה את שר האנרגיה והתשתית משה שחל.

ד. חיכון:

אדוני היושב ראש, אולי יסכים השר שמנהלי חברות הדלק ישמעו את דבריו לוועדה, מבלי להגיב עליהם.

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

אין לי התנגדות, אבל אני לא עומד בוויכוח אתם.

ח. רפון:

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

אין בכלל שום ריב.

היו"ר י. כהן:

אם השר לא מתנגד, בשטחה רבה נזמין את מנהלי חברות הדלק להיות נוכחים בהמשך הישיבה.

אדוני השר, שמענו את נציגי חברות הדלק, שמענו מהם שמתוך תשע הנקודות שאהה מציע לרפורמה - על שש נקודות בכלל אין ויכוח, הם מוכנים לשחק פעולה, לשלוש נקודות הם מתנגדים. הועדה עדיין לא קיימה דיון, רצינו קודם לשמוע את דבר השר.

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

אני מודה ליושב ראש ולחברי הועדה, ואני רוצה לגשת ישר לנושא עצמו. ב-1 בינואר 1987 תתבצע רפורמה במשק הדלק.

ד. חיכון:

הדבר כפוף לאישור ממשלה?

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

לא. מה שעומדים לעשות בינואר 1987 לא טעון אישור מכל גורם שהוא, חוץ מהחלטות של שר האנרגיה והתשתית המתואמות עם שר האוצר.

ד. חיכון:

מה פירוש "מתואמות"? מכתב שבו: בזה אני מודיע...?

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

ממשלה קמה כדי למשול. הממשלה צריכה לדעת מה היא רוצה, להודיע לגורמים השונים שהיא עומדת לבצע דברים מסוימים. בהמשך דברי אסביר שנעשה צעד לפני משורת הדין ולפני הביצוע הצגנו את התוכניות לפני הגורמים הנוגעים בדבר. כששר קיבל החלטה, הרי אם הוא מאמין במו שהוא עושה - מחובתו לבצע. הוא עומד לבקורת הממשלה, הוא עומד לפני הכנסת, הוא עומד לבקורת מבקר המדינה.

מזה יותר משנה אנחנו מקיימים דיונים על עריכת רפורמה במשק הדלק. הרפורמה נחוצה לאחר שחלו תמורות מרחיקות לכת במשק הנפט העולמי: החלשותו של קרטל אופ"ק, הערכה שמשק הנפט העולמי ישאר משק של קונים עד ראשית שנות התשעים, ולדעתנו גם מעבר לזה, והעובדה שישראל היום יכולה לבחור כמעט ללא הגבלה ממי לרכוש נפט גלמי.

כדי להבין במה דברים אמורים יש לזכור שמחזור הפעילות של משק הדלק בשנת 1986 נאמד ביותר ממיליארד דולר, לעומת 1.7 מיליארד בשנת 1985. וזאת החלוקה: רכישת נפט גלמי - 650 מיליון דולר; הובלה ימית (כולל ביטוח, פחה, דמי רציף והיטלים על הייבוא) - 35 מיליון דולר; זיקוק - 80 מיליון; חלוקה ושיווק (כולל חזומה, איאסון; הובלה, עמלות ומיסים, לא כולל שיווק גז) - 170 מיליון; מימון מלאים - 80 מיליון. בסך הכל מיליארד ו-15 מיליון דולר.

מעבר למחזור הפעילות משמש משך הדלק מכשיר לגביית מיסים לאוצר, באמצעות היטל בלו על בנזין, קירוסין וסולר, ובאמצעות מס ערך מוסף. ההכנסה היא יותר מ-600 מיליון שקל לשנה.

המבנה הקיים במשך הדלק הוא בחלק גדול חוצאה של מציאות פוליטית שהיתה קיימת, ובחלק חוצאה של מבנה היסטורי לפני קום המדינה ולאחר מכן, ולא דווקא מפני שזה המבנה הכלכלי האופטימלי למשק. כתוצאה מכך יש גורמים רבים במערכת שאולי לא היו נחוצים אילו בנינו היום את המערכת מתחילה. יש העברות מיד ליד, בעיקר באיחסון והולכה, יש גורמים רבים שעוסקים באותו נושא ויש דברים מיותרים.

השיטה הנוכחית מושתתת על שני הסכמים עיקריים: 1. הסכם מבנה המחיר - מסדיר את ההתחשבות בגין העלויות המוכרות לחברות הדלק; 2. הסכם הזיקוק - מסדיר את ההתחשבות בין הממשלה וחברת בית הזיקוק שפועלת כקבלן זיקוק. קיימים עוד מספר רב של הסכמים, לרבות הסכם עם חברת פי-גלילות, חברת שירותי נפט, חברות הגז ועוד. מצאנו שיש במערכת 22 הסכמים שמסדירים הכל על בסיס של קוסט פלוס, לאורך כל המערכת כולה ממוביל הגז, תחנות הבנזין, סוכני הגז - - -

היו"ר י. כהן:

כל ההסכמים עם הממשלה?

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

כן. המעורבות הממשלתית מכבידה על תהליכי קבלת החלטות, בגלל העדר גמישות ויכולת חירות שדרושים במערכת מסחרית דינמית, מערכת שמגלגלת למעלה ממיליארד דולר שלה, ושהמחזור שלה עם עמלות ומיסים הוא מעל 2 מיליארד - אם מביאים בחשבון גם את הגז.

הממשלה היא שקובעת את מחירי המוצרים השונים, פורים עונתיים בין המחירים לבין העלויות המוכרות לחברות על פי ההסכמים נסגרים על ידי קרן-השוואה, שמנוהלת על ידי מינהל הדלק. קרן זו אמורה להחזיק במרוצת שנה תקציב. בשתי עונות נוצרו עודפים עקב ירידה מחירים ופיגור בהוצאות, והעודפים הועברו לאוצר. (ס. אלחנני: כמה?) באפריל הועברו 80 מיליון שקלים, ובמשך השנה יכול הסכום לעלות מעל 100 מיליון שקלים.

חליתה של הרפורמה היא להגיע למשך דלק תחרותי, אשר כוחות השוק בארץ ומחוצה לה הם הכוח המניע העיקרי בו. כל זאת תוך הקטנת המעורבות הממשלתית היום-יומית למינימום הכרחי. עד כמה שאני מכיר את הדברים בהיותי חבר כנסת ושר, אין הרבה משרדים ממשלתיים שיש להם היום סמכויות מפליגות והם מוכנים לוותר עליהן. הגענו למסקנה זו כי, לדעתנו, טובת המשק הישראלי מחייבת רפורמה. עם כל הכבוד לבל הגורמים במשק, ויהיו אלה בתי הזיקוק או חברות הדלק, המדינה איננה קיימת למענם, הם קיימים כדי לשרת את המדינה והמשק.

הויכוח הקיים הוא תמוה בעיניי. יש רק קנה מידה אחד להתייעלות של כל משק בעולם, יש רק דרך אחת להקצאה נכונה של מקורות - תחרות. רק כאשר המשק עומד בתחרות אפשר להוכיח אם הוא יעיל או לא יעיל. כל גורם במערכת הזאת שטוען כי הוא הגיע להתייעלות מירבית, אין לו לחשוש. אם איננו די יעיל, רק על ידי חשיפה לתחרות יוכל להתייעל. (א. ורדיגר: תחרות בין החברות?) גם בין החברות.

ביסוד ההצעה לרפורמה במשך הדלק קבועים כמה מהלכים: א. יצירת זהות אינטרסים בין חברות הדלק, הרוכשות כיום את הנפט הגלמי, לבין בית הזיקוק - על ידי כניסת חברות הדלק כשותפות בבית הזיקוק.

במערכת הזאת, יש בה מה לייעל, לדעתי, בית הזיקוק הוא לב הבעיה ואוחז בראש ובראשונה צריך לחשוף כדי שיחייעל. יש לנו בית זיקוק שהשקענו בו כספים רבים, מבחינה טכנולוגית הוא בין בחי הזיקוק המודרניים בעולם. בית הזיקוק פועל כקבלן שמזקק עבורנו, והוא מקבל חמורה לפי התחשבות. לבית הזיקוק יש כושר זיקוק גדול יותר מ-6.8 מיליון טון, אם הוא מזקק פחות - משלמים לו פחות. בית הזיקוק עשה עיסקות זיקוק עם חברה שבה הוא שותף, מכרו חזיקים לחו"ל, למצרים ואירופה. על פי המלצות מבקר המדינה, שביקר את המערכת, לפני כשנה חתמנו על הסכם זיקוק, אחרי דיונים מקיפים, והשארנו לנו אופציה לפתיחת השוק. אמרנו לבתי הזיקוק שאחרי מספר חודשים נהיה רשאים לבטל את ההסכם ולחשוף אותם. לפי הסכם הזיקוק, עיסקות זיקוק שפעם בתי הזיקוק עשו בעצמם היום נעשות על ידי מינהל הדלק, לטובת המשק ולא לטובת בית הזיקוק עצמו. אם היקף הזיקוק הוא מעל 6.8 מיליון, הרווחים מעיסקות זיקוק נוספות מגיעים למשק ולא לבית הזיקוק. בית הזיקוק בא בהצעה, הוא לא נהנה מהרווחים מהעיסקות. בהתאם להסדר, מינהל הדלק מאשר את העיסקות והוא נהנה מהרווחים. החלטנו ביחד עם האוצר להפעיל את המערכת במשך שנה בצורה כזאת, בתום שנה נראה מה התועלת למשק. לבית הזיקוק יש תמריץ.

א. ויינשטיין:

איך זה יש רווחים אם הזיקוק כאן יקר כפליים מאשר באירופה?

י. מצא:

אנחנו מסבסדים.

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

אני לא מציע להפזז במסקנות. יש שוק שבו מוכרים. אם תהיה חשיפה, בית הזיקוק יצטרך לעמוד על רגליו. אני מסכים שבית הזיקוק צריך להתייעל, אבל לזכותו יאמר שהוא היחיד במערכת שאמר כי הוא מוכן להחשף. הוא רק מבקש לייבא נפט גלמי על אחריותו, הוא לא מבקש שום סובסידיה.

מדינה ישראל סגורה בגבולות היבשתיים שלה. באוסטריה או צרפת יש ברירה לקנות חזיקים אצל בית זיקוק במדינה שכנה.

אחרי דיון ראשון עם חברות הדלק, מר אגמון העלה רעיון, שקיבלנו אותו מיד כי הוא היה הגיוני ונכון, הוא הלך בדרך קונסטרקטיבית - לא להלחם בדבר טוב אלא להציע לו חיקונים. הרעיון היה לשלב את חברות הדלק בבעלות על בית הזיקוק. הדבר היה מקובל עלינו.

אני רוצה לגלות סוד. כאשר היו דיבורים על כך שהחברה לישראל רוצה להסתלק מחלקה בבעלות על בית הזיקוק - 26%, אני זימנתי את חברות הדלק והצעתי שיכנסו לבעלות על בית הזיקוק. מטעמים שלהם החליטו בשלילה.

ד. חיכון:

הצעה זו עדיין עומדת?

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

במסגרת הרפורמה אנחנו מציעים שחברות הדלק ירכשו חלק בחברת בית הזיקוק. יש שהי אלטרנטיבות. האחת - אפשר להפריד בין בית הזיקוק בחיפה ובית הזיקוק באשדוד, להציע לחברות לרכוש את בית הזיקוק באשדוד. הבעיה היא שבאשדוד אין פצחן, אבל זה לא בשמים. כמובן, המחיר ייקבע על פי מה שיש בבית הזיקוק. זו התוכנית האופטימלית - יהיו שני בתי זיקוק שיתחרו ביניהם, ואז אני לא אצטרך לשמור שלמונופול הגדול לא יהיה יתרון מול חברות הדלק. אפשרות שניה היא שחברות הדלק ירכשו חלק בבעלות, המדינה תמכור להם חלק בבתי הזיקוק.

הצעת החלטה כזאת הועברה לפני חודשיים לוועדה השרים לענין מכירת חברות ממשלתיות. אנחנו מציעים למנות צוות שינהל משא ומתן. אני מדגיש שאגביל את המשא ומתן לתקופה מסוימת, כדי שהמשא ומתן לא יימשך עד אין סוף ויסכל תוכנית הרפורמה. אני אציע שתוך שישה חודשים מההחלטה בוועדה השרים יסיימו את המשא ומתן. לדעתי, אין צורך בחקופה יותר ארוכה.

יש גורמים נוספים שמתעניינים ברכישת בית הזיקוק, גורמים ממשק הנפט העולמי, גורמים יהודיים מחו"ל. לאחד מהם יש מחשבות להשתמש בבית-הזיקוק לזיקוק נפט לצורך ייצוא לאירופה, תוך ניצול כמה יתרונות. יש גורמים מהתעשייה הפטרוכימית שהגישו בקשה, הם מבקשים לקנות חלק. הכוונה היא להגיע לכך שבית הזיקוק לא יהיה חברה ממשלתית, שחיה תחרות. המודל האופטימלי הוא שחברות הדלק ירכשו את בית הזיקוק באשדוד, ואז בוודאי שחיה תחרות. זה מבנה שקיים בכל העולם. חברות הדלק יצטרכו לעמוד בתחרות כשמומן יהיה בית זיקוק שיכול להציע תזקיקים.

א. ויינשטיין:

אין אפשרות לפצל את שני בתי הזיקוק לשתי חברות.

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

זה דבר מלאכותי. המערכת צריכה לפעול בתחרות חופשית אמיחית. נניח שחברות הדלק ירכשו חלק מסוים מהבעלות על בתי הזיקוק בחיפה ובאשדוד, בזה לא נועיל לתחרות.

בכל מקרה תפקידו של משרד האנרגיה לפקח על המחירים, ואני מודיע מראש כי מחיר הזיקוק יהיה מבוסס על מחיר ממוצע של שלושה בתי זיקוק בין היעילים ביותר באירופה, מחיר שייקבע על ידי גורם בינלאומי.

אינני רוצה להכנס לויכוח אם בית הזיקוק יעיל או שאיננו יעיל. אני מוכן להגיד שהוא לא יעיל, ואני מציע הצעת רפורמה כדי לייעל אותו. אבל לזכוחו של בית הזיקוק ייאמר שהנהלה מוכנה לקבל כל הצעה.

ח. רמון:

הם מוכנים לקבוע מחירים לפי שלושה בתי זיקוק באירופה?

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

קראתי באחד העהונים שאחד הגורמים בענף אמר: מה עושים, לא יוכלו למכור, פוגעים באפשרויות. אין שטח גדולה מזו. איש עסקים רציני לא ירצה לקנות עסק עם הגנות כאלה. אם מישהו רוצה לקנות סיבסוד ממשלתי, אני מציע לא למכור לו. בכל שיחה עם בתי הזיקוק אמתן שהולכים לחשיפה, זו המטרה. החשובה שלהם היחה: אדרבה, אנחנו מעוניינים בזה.

ח. רמון:

לאחר חשיפה לא יקנו את בתי הזיקוק. היום אתה נותן 20 מיליון דולר רווח בטוח, מי לא יקנה?

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

מנפט גלמי יש נפיקים רבים. חשוב לראות את הדרך שעוברת חבית נפט, ואני מזמין את הועדה לסיור בבתי הזיקוק.

חברות הדלק נהנות מעמלוה על מה שנמכר לתעשייה הפטרוכימית. התעשייה הפטרוכימית עומדת בפני בעיה אמיתית. זו תעשייה שהמקיעו בה כמיליארד דולר, והיא מעסיקה במישרין 3000 עובדים ובעקיפין עוד כ-15 אלף. שני מפעלים נחונים בבעיות רציניות - פרוטרום וגדות. לתעשייה הזאת אין אפשרות להתקיים בלי שתהיה השלובת של בתי הזיקוק והתעשייה הזאת. בשום מקום בעולט אין מבנה כמו אצלנו. לפני יותר משנה שר התעשייה ואני מינינו ועדה שתדון במדיניות ארוכת-טווח להבטחת עתיד התעשייה הפטרוכימית. ההשקעה הראשונה בתחום זה 105 מיליון דולר באה לתת תעסוקה מיידית ל-700 איש ותעסוקה קבועה ל-300 איש נוספים. 80% מהמוצרים מיועדים לייצוא. אני מבקש לאתר למפעלים אלה מעמד של אזור פיתוח א'. הבעיה הזאת חייבת לקבל ביטוי במסגרת הרפורמה. שמחתי שאחדים מהתעשייה הפטרוכימית אומרים שהם רוצים להיות שותפים. בכל העולם בית הזיקוק הוא לב התעשייה, מצד אחד הוא נותן חומר זינה לתעשייה, מצד שני הוא מייצר בנזין.

ביבוא נפט גלמי השיקול צריך להיות בראש ובראשונה שהנפט יהיה אופטימלי מבחינת היפקיט לתעשייה. יכול להיות שבמקום לייבא 7 מיליון טון כדאי לייבא 4.5 מיליון טון נפט גלמי כדי להפיק מזוט וחומרי זינה לתעשייה, ו-3 מיליון טון לייבא תזקינים שהם יותר זולים. את החשבון חייבים לעשות. לא חברות הדלק, עם כל הכבוד להן. חברות הדלק צריכות לעשות את חשבון המאזן שלהן. המשק צריך לעשות את החשבון ולשקול את כל הגורמים.

י. צבן:

בתי הזיקוק לא יכתבו כמות הייבוא?

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

אם ישאר עודף כושר ייצור, יצטרכו לעשות עיסקות זיקוק ולמכור לחו"ל. חברות הדלק טוענות שהיום עושים עיסקות זיקוק על חשבונן, ויכול להיות שהן צודקות. התעשייה הפטרוכימית אומרת שהיא לא מקבלת את ההיפקים הדרושים כי איש לא שומע מה צריכה התעשייה. בנזין יהיה חמיד, לא תהיה בעיה לקבל בנזין. גם בזמנו של חומייני, גם במלחמת יום הכיפורים, תזקינים אפשר היה לקבל. צריך לעשות את השיקול הכלכלי ולקבל החלטות כחשובות. היום אני מכתיב, אני אומר לקנות 2 מיליון טון במכסיקו, כך וכך במצרים. על קניות ספוט מחליטים ביחד, הן היו פעם 20% והגיעו ל-30%. היתר מוכתב על ידי משרד האנרגיה. אבל אני בא ואומר לכך: אני לא רוצה להחערב.

נקודה נוספת ברפורמה: מערכת השיווק מבית הזיקוק עד לצרכן תהיה תחרותית. חברות הדלק אומרות שיש ביניהן תחרות. במה? אם אמנם יש תחרות, אין להן ממה לפחד. לא צריך לשמור על צו גלבווע. הוכיחו במחיר לצרכן שאמנם יש תחרות, לא בעחון. אני קובע מחיר היקרה, מי שרוצה למכור מחת למחיר זה, ימכור. הצרכן יינה. אני לא רוצה להתחשבן יום יום על כל דבר, על מחיר טלפון, הצמדה וכו'.

נקודה נוספת - צמצום מספר החברות הפועלות בחחום האיחסון וההולכה של נפט גלמי ומוצריו בארץ, חוץ העברת הבעלות על מלאי אסטרטגי לידי המדינה. היום משלמת המדינה כסף בשביל להחזיק מלאי.

#### ד. תיכונ:

חברות הדלק אמרו שהם לא מרוויחים על המלאי.

#### שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

יעבירו את המלאי לידי המדינה, כנהוג בכל ארצות המערב. גם ארצות הברית הקפיטליסטית לקחה לידיה את המלאי האסטרטגי. המדינה לא משלמת בעד החזקת המלאי, אבל יש חמריץ. המאזן של החברה הוא יפה. (א. ורדיגר: מה זה מלאי אסטרטגי?) מלאי לשעת חירום, כולל צבא. אני רוצה להיב את משרד הבטחון במלאי שמחזיקים לצה"ל. היו לא משלמים בעד המלאי. אם משרד הבטחון ידע שזה חלק מהתקציב, לאחר הגדלה חד-פעמית של התקציב, יגידו בדיוק מה הם צריכים. נחייב את חברת החשמל להחזיק את המלאי שלה. איזה הגיון יש שחברות דלק יחזיקו את זה? אבל כשהמלאי מוחזק על ידי החברה, המאזן מראה שזו חברה גדולה ורצינית. חלק מחברות הדלק עוסקות לא רק בשיווק בנזין אלא גם בסוכנות לייבוא רכב. אנחנו לא מעוניינים בזה, אנחנו מעוניינים בחברה שמשווקת בנזין. המלאי האסטרטגי יעבור לידי המדינה, זה חנאי בל יעבור.

אין בעיה של בנזין, יש בעיה של חזקיקים. נמצא פתרון לא בהחשבונות, אלא טונה מול טונה.

#### היו"ר י. כהנא:

הכל יהיה כפול, הם יצטרכו להחזיק מלאי, אתם הצטרכו להחזיק מלאי.

#### שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

הם יקבלו שירותי איחסון כמו כל גורם אחר. ירצו להקים מערך איחסון שלהם, בבקשה.

בינואר 1987 ייעשו הצעדים הבאים: חלוקת השוק הקיפת היום באורח חלקי לפי צו גלבוש, יוסר הפיקוח משער בית הזיקוק ועד הצרכן. מחיר מוצרי דלק בשער בית הזיקוק לא יהיה גבוה ממחירם באירופה. במחירים משער בחי הזיקוק יכירו לחברות הדלק החזר הוצאות בגין איחסון הנפט וזיקוקו.

#### ח. רמון:

עד ינואר אתה כבר עושה ייעול של בית הזיקוק? מחיר הזיקוק בינואר ירד?

#### שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

ייקבע מחיר גג למוצרים שונים ויובאו בחשבון הוצאות שיווק סבירות. מותר להתחרות מתחם למחיר הגג.

לחברות הדלק תנתן אפשרות לייבא חזקיקים בכל כמות שיבקשו. הוטעתי מהגישה הדלוקנית. אני אמרתי שהייבוא של חברות הדלק יהיה 10%, כי מול הייבוא של חברות הדלק אתיר לבית הזיקוק לייבא נפט גלמי, אחרת בית הזיקוק יעמוד מושבת. אם חברות הדלק רוצות לייבא מוצרי נפט בשער 30%, אתיר גם לבית הזיקוק בשער כזה לייבא נפט גלמי ולזקקו בעיסקות זיקוק לייצוא.

אני רוצה להיות גם הוגן וגם הגיוני. אם ביטחון הזיקוק יסמך שמר אגמון רוצה לייבא 30 אלף טון חזקיקים - - -

א. אגמון:

לא רוצה.

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

הנהלת בתי הזיקוק תגיד: לפני שאחה הולך לקנות באיטליה במחיר של 100 לטון, אני אמכור לך ב-90 לטון. זה לא הגיוני שאוניה אחת תצא ושניה תבוא. אבל אם חברות הדלק ירצו לייבא חזקיקים, יוכלו לקבל כל כמות. אני לא אתערב, אבל אקבע את מחיר המוצר הסופי לפי המחיר הנמוך ביותר.

ה. רמון:

האם ב-1 בינואר המחיר שגובה בית הזיקוק, שהוא מונופול, יורד לרמה אירופאית?

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

לא בשלב הראשון של שישה חודשים.

אפשר יהיה לייבא כל כמות, אבל בפועל המערכת תפעל על פי הגיון מסוים. יש הגיון וצדק בטענה שייבוא של 10% הוא קטן מדי. אני מתחייב שכל כמות של חזקיקים שתקדמת הדלק ירצו לייבא חאושר בלי שום בעיות.

ד. חיכון:

בית הזיקוק יוכל למכור חזקיקים ישירות לצרכן בארץ?

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

לא.

ניתן לצרכנים גדולים, אם ירצו בכך, אפשרות לייבא בעצמם.

חברי הועדה בשאלותיהם העלו מספר בעיות. עלול להוצר מונופול ששותפים בו חברות הדלק וביה הזיקוק. הדרך היחידה לפיקוח היא להתיר לצרכנים לייבא.

שישה חודשים אפשר יהיה לנהל משא ומתן, ואחר כך יהיה ביצוע. פועל יוצא מהרפורמה בשוק הנפט חיה גם רפורמה בשיווק גז, שהוא היום בבעלות חברות הדלק. חיה גם אפשרות להקים חברות גז נוספות. רוצים גם לבדוק את האפשרות, אם חברות הדלק לא ישחפו פעולה, לייעל את מערכת השיווק לצרכן על ידי הגברת השימוש באוטומציה. מיד לאחר הפעולה בתחום זה נפנה לנושא הפחם. אני מקווה שאחרי רפורמה במשק הנפט אוכל לבוא לכנסת בהצעה מרחיקת לכת לרפורמה גם במשק הפחם.

א. ויינשטיין:

את כל המהפכה הזאת אחם עושים על סמך מחקר? יש דו"ח שמציג אלטרנטיבות, הערכות מצב, השפעות? אם אפשר לקרוא דו"ח כזה, אפשר להכנס לדיון.

שר האנרגיה והתשתית מ. שחל:

אחרי הביצוע אשמח להראות לכם הכל.

היו"ר י. כהן:

אני מבקש מהשר להמציא את ההצעות בכתב לוועדה. מחברות הדלק אני מבקש להגיש לנו נייר.

תודה. הישיבה נעולה.

(הישיבה ננעלה בשעה 12:15)