

פרוטוקול מס' 256  
מישיבת הוועדה לענייני ביקורת המדינה  
יום ב', כ"ג תמוז התשמ"ז - 20.7.1987 שעה 9:30

נ כ ח ו :

חברי הוועדה: ד. ליבאי - היו"ר  
א. איתן  
א. הראל  
י. צבן  
ד. תיכון

מוזמנים: י. הורביץ - מנכ"ל משרד מבקר המדינה  
ב. לוי - מנכ"ל משרד התחבורה  
ב. ארדה  
ר. בלינקוב  
ר. ברש  
ס. יעקבסון  
ג. נאור

מזכיר הוועדה: ברוך פרידנר  
רשמה: רקורד / א. ברקת - 30  
סדר היום: המשך הדיון של דו"ח מבקר המדינה על אגד.

1774

היו"ר ד. ליבאי:

אני פותח את דיוני הוועדה לענייני ביקורת המדינה. על סדר היום: המשך הדיון בדו"ח מבקר המדינה על אגד, אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ. הוועדה קיימה דיון ראשון בדו"ח זה בתאריך 7.1.87 בהשתתפותו של מבקר המדינה דאז, מר טוניק. עכשיו אנחנו ממשיכים את הדיון בדו"ח זה.

בתחילת הישיבה הקודמת, ביקש הח"כ דן תיכון, שיוצג בפני הוועדה "הסכם הסל המפורסם", כך הוא כינה את ההסכם משנת 1984. אני מזכיר זאת, כי אני לא רואה שהוועדה קיבלה את המסמך הזה. הח"כ דן תיכון העלה גם את הרעיון, שכל הנושא של הקשרים, בין אגד לבין משרד האוצר, לבין המדינה, ייבדק מחדש על ידי ועדה ציבורית, בדומה לוועדת גולומב. הנושא עלה, אנחנו לא נכנסנו לדיון עליו, מפני שאנו צריכים לדון בדו"ח מבקר המדינה.

אנשי אגד הציגו לנו מסמך, הכולל חלק מהתשובות שלהם לגבי דו"ח מבקר המדינה. נמשיך בדיון, אולם, ראשית כל, נרענן את זכרוננו בקריאת הסיכום מדו"ח מבקר המדינה.

ד. כהן:

עם כל הכבוד, רק אתמול נזדמן לי לקרוא את גירסת אגד, בעתון כספים. הוויכוח הוא ויכוח מאוד מהותי, בין שני צדדים, שלכאורה כל אחד מהם, כשאתה קורא או שומע את הטיעונים שלו בנפרד, נשמע צודק. כאשר שומעים את שני הצדדים יחד, קשה לדעת מי צודק, כי כל צד כופר בעובדות. השאלה היא מי צודק. כעת ננהל דיון במעמד של צד אחד. לכן, בהתחשב בעובדה שאנשי אגד אינם נוכחים כאן, אני מבקש לשקול את האפשרות, אם לא כדאי היה לבטל את הישיבה, או לדחות אותה - עד שיתברר, אם הם אכן מגיעים. שכן, במעמד צד אחד, אין טעם, לדעתי, בקיום הישיבה.

היו"ר ד. ליבאי:

ראשית, אני נוטה, כעיקרון, לא לבטל ישיבות. פונים אלי לא פעם שאדחה ישיבה, שזה לא נוח לנציגים אלה או אחרים, של גוף מבוקר, או של רשות ממשלתית, ואני עומד בתוקף על כך שהישיבה תתקיים, ונשתדל למצות בה את האפשר. אתה צודק, הישיבה הזאת לא תהיה יעילה, ולא תוכל להתקיים באותה מתכונת שרצינו לקיים אותה, אבל, מבחינת העדרו של אגד, הרי שהדברים אינם סודיים, ופרוטוקול הישיבה יועבר לאגד, כך שהם יתרשמו מהדברים שנאמרו, והם יוכלו להגיב לגבי כל דבר ודבר. אדרבא, הם להכין את התגובות שלהם, משום שיהיו בפניהם דברים כתובים.

שנית, נוכחים כאן אנשי משרד התחבורה והאוצר. הדיון לא יתנהל בדרך של עימות בין רשויות המדינה לבין אגד, אבל ניתן לקבל מספר הבהרות. הייתי רוצה להתעדכן, ולכן הייתי מבקש ממנכ"ל משרד התחבורה ונציג משרד האוצר למסור לנו במה דברים אמורים כיום, באגד, מבחינת המו"מ, מבחינת ההסכם, בייחוד עקב השביתות וההשבתות שהיו לאחרונה. לכן, נראה לי, שנוכל להתקדם, ולפחות נקבל מידע עדכני. כמו כן נוכל לקבל את התגובה של משרד התחבורה, לגבי קטעים שנוגעים למשרד. לכן, אני מבקש את רשותכם, להמשיך בישיבה.  
(ר. איתן: האם מישהו בודק, איפה, חברי אגד?)

הצטערתי לשמוע מהמזכירה, שהיא הזמינה את אנשי אגד באמצעות לשכת שר התחבורה. לשכת שר התחבורה היא לשכה יעילה, למיטב ידיעתי. לא היתה לי אף פעם בעיה בנוגע להתייצבות של אנשי משרד התחבורה, כאן בוועדה. אבל, הם לא אחראים כלפי אגד. אגד לא צריך לקבל הזמנות מלשכת השר על מנת להופיע בפני הוועדה. לדעתי ההזמנה היתה צריכה להשלח באופן ישיר לאגד. יתכן וחלה אי הבנה, או טעות בשיקול. אנו נבקש ממזכיר הוועדה להתקשר ללשכת יו"ר אגד, ולברר אם הם קיבלו הזמנה להופיע בפני הוועדה, ואם הם אכן עומדים להגיע. הבירור הזה יעשה במהלך הישיבה.

ר. איתן:

אנשי משרד התחבורה, אנשי משרד האוצר, וחברי הוועדה, אני מניח, בדעה שכל מה שנאמר וייאמר כאן, מופנה לאגד. אנשי אגד צריכים לתת תשובות, מידיות ולא לקבל בעוד יומיים נייר, בו יקראו שנאמרו כך וכך דברים. הם צריכים לעמוד כאן בחקירת שתי וערב. זה לא תואם את השיטה של הוועדה לביקורת המדינה, אם אנשי אגד יקראו את שנאמר כאן, ואחר כך יישבו ויכינו נייר נגדי. הם צריכים להשיב על כל דבר, גם לשאלות של משרד האוצר, גם לשאלות של משרד התחבורה וגם לשאלות של הוועדה. לכן, אני חושב, שאין טעם להמשיך בישיבה זו. אל מי אני אדבר? אל משרד התחבורה? אל המבקרים? אלה אנשים חשובים מאוד, אבל לא הם שעומדים לביקורת.

היו"ר ד. ליבאי:

אני מקבל את דברייך כדברי טעם, מבחינה זו שהגורם העיקרי זה הגוף המבוקר, דהיינו, אגד. הדיון יהיה לוקה בחסר, ואולי גם קצר, משום שהם נעדרים. אני עדיין לא נוטה לבטל את הישיבה, ועדיין לא שוכנעתי שבואם של שאר האנשים לכאן, הוא לשוא. לכן, אני מבקש לאפשר ליו"ר לנהל את הישיבה, עד כמה שניתן. כאשר יתעורר קושי, נקבל את הערותיכם ונפסיק. אני מבקש, בכל אופן, להמשיך את הישיבה. כאמור, אני לא נוטה בנקל לבטל את הישיבה של הוועדה בשעה שטרחו ובאו לכאן גם חברי כנסת וגם מוזמנים נוספים.

הדגשתי, שאנשי משרד האוצר ומשרד התחבורה נוכחים, ואפשר בהחלט להמשיך בדיון באופן חלקי, היום. בבקשה, אני מבקש שנשמע את הסיכום פעם נוספת.

ר. ברש:

אגד, אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ, מספקת שירות ציבורי למרבית התושבים על ידי רשת קווי האוטובוסים שלה הפרושה ברחבי הארץ ומגיעה כמעט לכל ישוב. כדי להבטיח תחבורה ציבורית ברמה נאותה ובמחיר עממי נקטה הממשלה שיטה של פיקוח על השירות ועל תעריפי הנסיעה מצד אחד, ושל סיבסוד מצד שני, כאשר בפניה הבעיה כיצד לחשב את גובה התעריפים והתמיכות. מבקר המדינה דן בנושא בעבר בדו"חות על הביקורת במשרד התחבורה ובאגד. הנושא על היבטיו השונים נדון בפרקי דו"ח זה.

במרוצת השנים הציגה אגד בדו"חותיה הכספיים גרעונות שהלכו וגדלו. גרעונות אלה מבחינת הסיבות להיווצרותן מצד אחד, והדרכים לכיסויין מצד שני, שימשו במשך השנים נושא לדיונים ממושכים במשרדי האוצר והתחבורה ובשתי ועדות ציבוריות: ועדת קשתי ווועדת גולמוב.

עיקר ההמלצות של הוועדות הנ"ל היו לנתק את הקשר בין חישוב ההתייקרויות ושינויי התעריפים בעיקבותיהן, לבין העלויות בפועל, כמפורט בדו"ח זה, ועל ידי כך לעודד את נותני השירות להתייעל ולחסוך בתשומות, לטובתם. מטרת הוועדות בהמליצן על הסדר של סל תשומות האמור לייצג את סך כל העלויות בצמוד למדדי התייקרויות אובייקטיביים, היתה לזנוח את ההסדר של קוסט פלוס.

הביקורת לא מצאה במשרדי האוצר והתחבורה ניתוח של ההפסדים ושל חלוקת הסכום הכללי של החובות לפי מקורותיהם לתאריך של ה- 31/3/87, ואף האגודה לא הציעה לביקורת, ניתוח כזה. בדו"ח זה, צוייניו נתונים וחישובים שהיו חסרים למשרדי האוצר והתחבורה כדי לשמש להם בסיס למו"מ לקראת חתימת ההסכם בין הממשלה לבין האגודה בינואר 1984.

לדעת הביקורת, בהעדר נתונים כאלה, נתקבלו על ידי המשרדים החלטות בנושאים של תעריפים ותמיכות, לא על סמך נתונים בדוקים כאמור, אלא במשא ומתן ומיקוח בינם לבין האגודה. הביקורת מציינת שאין זאת שיטה לביסוס החלטות בעלות משמעות כספית כה גדולה ובקנה מידה כזה. ראה עמוד 7 ו-17 לדו"ח זה.

ממיצאי הדו"ח עולה כי הסכמת הממשלה בחוזה מינואר 84 לפרוע חלק מהחובות שהוצגו על ידי האגודה, וגם הסכמתה בשנים הקודמות להעמיד הלוואות בתנאים נוחים לרשות האגודה, החזירה למעשה את המערכת לשיטת קוסט פלוס רטרואקטיבית.

במתן שירותי עזר למערכת התחבורה, כגון הקמה וניהול של תחנות להסעת נוסעים, שירותי מסעדות ומזנונים ללקוחות האגודה והשכרת כלי רכב לתיירים, עוסקות מספר חברות שהן ברובן בבעלות חברי האגודה. החברות הן מפעלים עסקיים גרידא ומחזיקות בנכסי דלא ניידים וברכוש אחר. חלק מנכסי החברות מושכר לאגודה. בגין השימוש בנכסים האלה משלמת להן האגודה דמי שכירות. בניהול עסקי האגודה עם החברות של החברים יש מצד אחד אינטרסים של החברים לקבל את מירב ההכנסה מהנכסים ומהעסקים, ומצד שני קיימת חובת האגודה כלפי עצמה, לפי התחייבותיה כלפי הממשלה על פי הסכמים, לדאוג לחיסכון בפעולותיה, כגוף שתעריפי ההסעה שלו נתמכים במידה רבה על ידי אוצר המדינה.

מימצאי הדו"ח מצביעים על כך שלא תמיד קיימים הסייגים הדרושים כדי להבטיח קיום חובותיה הנ"ל והתחייבותיה כלפי המדינה. בדו"ח פורטו מקרים בהם לא העלתה האגודה מחירי שירותים שהחברות של חבריה נותנות לה. כמו כן, היא לא עמדה על גביית מלוא השווי של מניותיה באחת מהחברות של החברים שהיא מכרה לחברה של החברים. במקרה אחר היא ויתרה ללא תמורה על זכויות השליטה שלה בחברה. כמו כן מכרה האגודה באמצעות החברות של החברים רכוש, מבלי שהיתה לגביו הערכה מוקדמת.

מבחינה כלכלית, עצם הזיכיון שיש לאגודה למתן שירות הסעה לציבור הרחב, יוצר ערך נוסף לנכסים שבידי חברות החברים. ערך נוסף זה, המושג כתוצאה מניהול עסקים במקומות שהאגודה מספקת להם לקוחות, שייך בעיקרו לאגודה. יתרון כלכלי זה על השלכותיו לא נדון בוועדות הציבוריות שמונו בשעתן בקשר לקביעת שיטת התעריפים והתמיכות בתחבורה הציבורית, ואינו מוצא את ביטויו אף לא העקיף בגובהם.

האגודה חתמה לבנקים על ערבות כללית בלתי מוגבלת בסכום ובזמן, להתחייבויות של החברות של החברים. החברות של החברים חתמו מצידם ערבויות לטובת האגודה. כפי שמשקף מספרי האגודה, עד למועד סיום הביקורת, היא לא נדרשה לממש את הערבויות שנתנה. יחד עם זאת, לדעת הביקורת, אין מקום שהאגודה, כמפעילת שירות ציבורי חיוני, תיתן ערבויות על כל הסיכונים הכרוכים בכך, ללא פיקוח ממשלתי הולם.

מאופי המערכת של האגודה והחברות של חבריה, כפי שתוארה בדו"ח, עולה הצורך של עשיית הסדר, לפיו ספרי החברות של החברים יהיו פתוחים לעיון המשרדים הממשלתיים הנוגעים בדבר. הדו"ח מצביע על תשלומי שכר חורגים בהרבה מהמקובל, לעובדים המועסקים על פי חוזים אישיים. עוד מצביע הדו"ח על שורה של ליקויים בהתקשרויות האגודה עם לקוחות ובסדרי גבייה. העדר הסכמים כתובים בין האגודה לבין לקוחותיה, מתן אשראי ללקוחות בהיקף גדול ללא בחינת הכדאיות הכלכלית הכרוכה בכך, אי נקיטת צעדים הדרושים להבטחת גבייה ריאלית של חובות מלקוחות, והעדר הפרדת פונקציות בין תפקידי ביצוע לתפקידי רישום.

תוקפו של החוזה מינואר 84 בין הממשלה לבין האגודה, פג בסוף אוגוסט 86. עד למועד סיום הביקורת לא נערך חוזה חדש. לדעת הביקורת, לקראת חתימת חוזה חדש מן ההכרח לרכז את הנתונים והחישובים, שעל חסרונם לקראת עריכת החוזה מינואר 84, עמדה הביקורת. הנתונים דרושים כדי להבטיח שהחוזה החדש יבנה על בסיס הולם. כמו כן, דרושים נתונים מבוססים על עמידת האגודה בהתחייבויות שנטלה על עצמה כלפי הממשלה לפי החוזה משנת 1984, ובמיוחד ביצוע ההתייעלות שנדרשה בחוזה, קיום איזון כלכלי, והפרדה בין ההוצאות של התחבורה הציבורית לבין הנסיעות האחרות, הדרושה להכנת סל תשומות מבוסס.

עשור חלף מאז סיימה ועדת גולומב את פעילותה. מאז חלו שינויים מרחיקי לכת בתחבורה הציבורית בישראל. לפיכך ראוי לשקול הקמת ועדה ציבורית, שתבחון מחדש את מצבה ובעיותיה של התחבורה הציבורית ואת יחסי מפעליה עם הממשלה, ותמליץ על פתרונות לעתיד. (י. הורביץ: יש לנו כמה סיכומי ביניים קצרים מאוד, שמדגישים נקודות נוספות. הייתי מציע ששנמע בקצרה, מתוך הדו"ח.)

גרעון מצטבר, עמוד 54: הדו"חות הכספיים של האגודה אינם מלווים בנתונים שישקפו את השפעת האינפלציה במשך השנים, דבר הפוגע באפשרות לאמוד את התוצאות העסקיות הריאליות של האגודה ואת מצב עסקיה. הנכסים הקבועים של האגודה, שעיקרם אוטובוסים, מוצגים במאזן לפי עלותם ההיסטורית ואילו התחייבויות האגודה אשר שימשו מקור מימון לרכישתם מוצגות בתוספת הפרשי הצמדה למדד יוקר המחיה ולשער החליפין שנצברו עד ליום המאזן. ככל שמתקדמת האינפלציה, עולה במאזני האגודה ערך ההתחייבויות לעומת הנכסים. זו אחת הסיבות לכך שמאזני האגודה הערוכים על בסיס של עלות היסטורית, מראים בשנים האחרונות גרעון מצטבר הגדל והלך. לפי מאזן האגודה ליום 31.3.85 הגיע הגרעון המצטבר לכ 211 מיליארד שקל.

בהערכת משמעותו של גרעון זה יש להביא בחשבון בין היתר את הנקודות הבאות:  
לפי נתוני האגודה, ערכם המשוער של נכסיה הקבועים היה גבוה ליום המאזן בכ 150 מיליארד שקל מערכם הרושם במאזן.  
במאזן האגודה נכללו הלוואות לזמן ארוך מבנקים בסך כ- 306

מיליארד שקל, מתוכן התחייבה הממשלה לפרוע 130 מיליארד שקל. האגודה חייבה את הממשלה בגין פרעון חובות אלה רק בסך של 22 מיליארד שקל. האגודה אינה כוללת במאזן את התחייבות הממשלה לפרעון חלק חובותיה כאמור, ומסתמכת על חוות דעת של יועצה המשפטי, מפני שהממשלה התחייבה לפרוע את החובות הנ"ל בין בדרך של תשלום ישיר לאגודה ובין בדרך של הכללתם בסל התשומות, ולא ניתן לקבוע כי קיימת התחייבות מוחלטת של הממשלה שניתן להציגה בדו"חות הכספיים של האגודה.

אני עוברת לעמוד 30.

(היו"ר ד. ליבאי: רגע, לפני שאת ממשיכה. נתבקשנו לקבל הסבר לעמוד 54 פיסקה ב'. בבקשה).

ס. יעקובסון:

הדו"חות הכספיים ערוכים לפי ערך נומינלי. לפי ערך היסטורי. זו איננה פגיעה בחוק, זה פשוט לא מותאם להתפתחות שחלה היום בכל ההצגה במישור העסקי וכו'. התוצאה היא, למעשה, שנוצר גרעון מהפרש שבין שני דברים: יש לי, ואני חייב. עכשיו, ה"אני חייב" פה הוא צמוד, ועל זה כל הזמן הוא גדל. ה"יש לי" הוא מוצג בעלות ההיסטורית. התוצאה, גרעון הרבה יותר גדול.

(י.צבן: הפיסקה הראשונה ברורה לי. למעשה זה אומר שהגרעון הוא, פחות או יותר, כ- 60 מיליארד שקל, ולא 211 מיליארד. ב. לא ברור לי.)

ב. יש התחייבות והסתייגות, בשביל מה שנקרא רכישת האוטובסים, והתוצאה, אם משהו אחר משלם לך זה התחייבות שלך. אם אתה רושם כל מה שאחר הבטיח לתת לך, אבל פה רק רשום חלק על כל מיני.  
(היו"ר ד. ליבאי: המשמעות לדברים שאתם אומרים, שאגד היתה מעוניינת בכוונה להציג.)

היא לא כל כך מעוניינת להציג.

(י.צבן: כלומר, היא לא יצאה מכליה כדי שלא יוצג מאזן גרעוני.)

לא, יתכן מאוד, אם היום השר יערוך בדיקה, עם רואי חשבון מיוחדים לגבי הכיוון הזה של תיאום כלכלי, של מאזנים, אני מקווה שתהיה להם תשובה. מה שמשמע מפה, שקיימת שאלה גדולה לגבי גרעון, איזון או עודף, בתוך המאזנים של האגודה.

ר. ברש:

עמוד 30 בדו"ח, אחרי הכוכב: מאופי המערכת של האגודה בחברות של חבריה כפי שתוארה לעיל, עולה הצורך של עשיית הסדר לפיו ספרי חברות של החברים יהיו פתוחים לעיון המשרדים הממשלתיים הנוגעים בדבר. מהמימצאים שהובאו לעיל עולה, כי סדרי ההתחשבות בין האגודה לבין החברות של החברים אינם כפי שהם חייבים להיות בין גופים נפרדים של כל אחד אינטרסים משלו. קיימת נאמנות כפולה: מצד אחד לאגודה השיתופית ומצד שני לחברות של החברים.

נאמנות זו לאינטרסים של החברים בחברותיהם לעומת הנאמנות לאינטרסים של האגודה עצמה, המחוייבת גם לפי ההסכם עם הממשלה לדאוג לחיסכון בפעולותיה, יוצרת אילוצים שהנהלת האגודה חייבת להתמודד עמם. האילוצים האלה גרמו לתפיסה מוטעית בניהול עסקיה עם החברות של

החברים, שלפיה, אין האגודה רואה את עצמה למשל, חייבת לאמת את מחיר השירותים שהחברות נותנות לאגודה. כמו כן, לא עמדה האגודה בצורה נמרצת על גביית מלוא השווי של מניותיה במפעלי תחנות שנמכרו לנצבה, וויתרה ללא תמורה על זכויות השליטה שלה באסיפה הכללית ובדירקטוריון של נצבה. כאמור, בנושאים נוספים ששייכים למערכת היחסים בין אגד והחברות של החברים הביקורת נמשכת.

(ס. יעקובסון: ואחרון, על החוזים האישיים בעמוד 37.)

#### היו"ר ד. ליבאי:

כיון שאנשי אגד אינם כאן, אין טעם שנרענן את זכרונינו כרגע בנושא החוזים האישיים, אני חושב שיש להתרכז יותר בהיבטים הקשורים למשרדי הממשלה. ובכן, אני מבקש, מהמנכ"ל ברוך לוי, אם הוא יכול לעדכן אותנו במצב הנוכחי. זה לא נושא דיוננו, אבל טוב לדעת מהי האקטואליה. שנית, אני אעבור עמוד עמוד, ואציג שאלות למשרד התחבורה ולמשרד האוצר, לגבי הביקורת שמוטחת כאן והנוגעת להם.

#### ב. לוי:

למעשה, יש מו"מ עם אגד, שמתנהל למעלה משנה וחצי. בגלל עומק המחלוקת אנחנו לא מגיעים לעמק השווה. הממשלה החליפה טיוטות עם אגד, והפערים בינינו כמעט 100%. אנחנו עומדים אי שם על סל של 200 מיליון דולר בשנה, אגד הציעה סל כהצעה נגדית, בסדר גודל 400 מיליון דולר. הואיל ותוקפו של החוזה אמור להיות ל 10 שנים, יש למעשה מחלוקת כלכלית בין אגד לממשלה, בסדר גודל 2 מיליארד דולר. מכאן, גם צריך להבין למה המחלוקת כל כך חריפה.

(י. צבן: מ-84 התפקיד היה לקצץ 2 מיליארד בתקציב. 2 מיליארד זה לביא, 2 מיליארד זה אגד. הכל זה 2 מיליארד.)

אנחנו עושים כמיטב יכולתינו ליישם את כל ההמלצות של המבקר, ואנחנו נתקלים בחומה בצורה של אגד, שמציגה התנגדות קשוחה, וזה למעשה מונע מאיתנו להתקדם. לצורך יעילות מירבית, חילקנו את הצוות של הממשלה לצוותות משנה, וכל צוות מופקד על נושא. יש צוות המופקד על נספח א', שהוא לבו של החוזה, והוא נקרא הצוות הכלכלי. צוות זה יושב פעמיים שלוש בשבוע, ואני שואף אפילו ליותר פעמים בשבוע. יש צוות שדן בנושא ההצטיידות וקרן השיפורים. למעשה, שני צוותים, ובגלל ההיקף הקטן זה אותו צוות.

אנחנו, למעשה, העמדנו בראש מעיינינו, את כל ההמלצות של מבקר המדינה, כדי להגיע לחשבונות מדויקים, להגיע לדברים בדוקים, ולעלויות. לצורך כך העסקנו, לפני כחצי שנה, משרד חדש של שלושה רואי חשבון, וכבר קיבלנו נתונים כלכליים, שלמעשה מאמתים, פחות או יותר, את הנתונים הקודמים של משרד התחבורה ומבקר המדינה. לכן, אנחנו שואפים להגיע לחוזה שערכו ינוע, ללא הצטיידות, בסדר גודל של 200 מיליון דולר, וההצעה הנגדית היא של 400 מיליון דולר. אני מקווה, בהמשך, להגיע למו"מ ולעמק השווה.

200 מיליון הדולר מחולקים, למעשה, לכמה חלקים: אני, ברשותך, אקח את הסל הקיים, שערכו כ 300 מיליון דולר. למעלה משני שלישי ממנו הם גובים בפידיון כרטיסים, ושליש, בערך, הממשלה משלמת סובסידיה. כך שאם אנחנו מגיעים ל 200 מיליון, קיימת הנחה תיאורטית שהם מכסים את

המחיר של העלות. הממשלה אולי תצטרך למצוא פתרון לחובות, ולהצטיידות המתמדת והשוטפת של אגד, בסדר גודל בערך של כ 14% מהסל החדש ו 9% עד 10% מהסל הישן.  
(א. הראל: אם אני מבין נכון, לפי דעתכם, במצב הקיים כיום, ברמת המחירים של היום, אפשר להגיע לאיזון, למעט הצטיידות שוטפת וחובות). כרגע, אלה הנתונים החדשים שהגיעו אלינו, וטרם עיבדנו אותם.

היו"ר ד. ליבאי:

יש פרק בדו"ח מבקר המדינה הדין בסל התשומות, ושם ישנו הפירוט של 300 מיליון דולר. איך הגיעו ל 300 מיליון דולר, כשזה לא כלל פחת, והיתה דרישה לצמצם אותו בהדרגה, והגיעו ל 260 מיליון דולר לפי הפירוט שיש בדו"ח מבקר המדינה, ונאמר פה, שסך כל ההוצאות שהממשלה מכירה בהם כדרושות להפעלת הנסיעות, בקווים הקבועים של האגודה, הולכות וקטנות, והובעה דרישה ליעול וחסכון. סל התשומות, בתחילתו, היה 380 מיליון דולר, ונזכו 80 מיליון דולר בגין ההכנסות מנסיעות מיוחדות ונסיעות התיירות. זאת אומרת, שהחזקה שוטפת, או סל התשומות של החזקה השוטפת, למעט הפרוייקטים המיוחדים, העלות שלהם היא כ 300 מיליון דולר.

עכשיו נציג שאלות, לגבי האמור בדו"ח, ונשמע את ההתייחסות שלכם. הפסקה האחרונה, בהסכם ינואר 84, מתחילה בעמוד 18, ולקראת הסוף מופיעות המילים - לדעת הביקורת. באמצע הקטע האחרון, לדעת הביקורת, ההתבססות על חלקן של הנסיעות המיוחדות, בהכנסות האגודה, אינה מבוססת על נתונים וחישובים כלשהם בנוגע לעלויות. על האגודה היה להכין, במרוצת השנים, ובמיוחד לקראת חתימת הסכם ינואר 86, מערכת תמחירית, וכך הלאה.

אני עובר לעמוד אחר: ללא נתונים וחישובים מתאימים הסכימה הממשלה להכיר בכך שהנסיעות המיוחדות מהוות רק 21.4% מסל התשומות לעומת 25% בשנים הקודמות. אבל אני אעבור הלאה, למקום שהטענות הן ישירות למשרדי האוצר והתחבורה. אני מסכים שזה חשוב, ולא לחינם קראתי את זה, אבל כאן, לגבי הנסיעות המיוחדות, הדברים היו יותר מפורטים הם בעמוד 20 הישן: בהעדר נתונים וחישובים.  
(ר. ברש: זה בעמוד 20 החדש, למטה.)

בעמוד 20 למטה. בדיוק: בהעדר נתונים וחישובים לא היה בידי משרדי האוצר והתחבורה בסיס למשא ומתן. האגודה לא הגישה למשרדי האוצר והתחבורה, כאן מצוי פירוט של מה שלא קיבלו משרדי הממשלה מאגד, לצורך המ"מ, נתונים וחישובים בהצטרפות הפסדים, כתוצאה מספיגת ההתייקרויות. האגודה, אשר טענה שעשתה ייעול במערכת, לא הגישה פרטים מספיקים וחישובים לגבי הסכומים של החסכון. ג. נתונים וחישובים שיבהירו את התוצאות של אי עידכון הבסיס של סל התשומות ב-12 השנה, באיזו מידה הוא הגדיל את הפסד האגודה, ומה מכל זה היא ספגה מעצמה. ד. חשבונות נפרדים של עלויות בקוי התחבורה הצבורית, הזכאים לתמיכה ובקווים העסקיים שאינם זכאים לה, וכו'. ה. מערכת חשבונאות, עלות מפורטת על מנת לאפשר קביעת תמחיר של השרותים שהאגודה מספקת. ו. הדו"חות הכספיים של האגודה לא היו דו"חות מגולמים לאינפלציה. ז. נתוח ובהירות של חלוקת הסכום הכללי של חובות האגודה לפי מקורותיהם. ח. נתונים וחישובים בדבר השמוש בכספי הפחת. ט. לא נקבע הסדר לפיו יתאפשר לנציגי הממשלה עיון בספרי החברות שבבעלות האגודה.

אחר כך נאמר: בהעדר נתונים וחשובים אלה, אני קורא בעמוד 21 בהמשך, נתקבלו החלטות על ידי משרד האוצר ומשרד התחבורה במו"מ ומקוח בינם לבין האגודה. הביקורת מציינת שאין זאת שיטה כדי לבסס החלטות בעלות משמעות כספית כה גדולה ובקני מידה כפי שנתקבלה בהסכם ינואר 1984.

עכשיו השאלה באמת האם אנחנו לא חוזרים לאותן שיטות, לאותם העדר נתונים, לאותה שיטת מקוח, לקראת ההסכם החדש. ואנחנו לא נמצאים בשנת 1984 אלא בשנת 1987. ובסוף הפיסקה הבאה: כך נשארה פתוחה ולא מוסדרת בעיית מימון חידוש צי האוטובוסים לעתיד, על כל ההשלכות שתהיינה לקביעה בנושא זה על התוצאות הכספיות של האגודה בעתיד.

אם נעבור לדברים ספציפיים ניתן לשאול, האם באמת משהו תוקן מבחינתם. אתם הרי לא יכולים להמציא את הנתונים יש מאין. אתם צריכים לקבל מהאגודה, מאגד, את הנתונים המפורטים שעל פיהם אתם תצליחו לקבוע את האומדנים וההערכות שלכם. וזה לגבי סל התשומות, וכן לגבי אופן מימון וחידוש צי הרכב לעתיד. בענין זה, אם אני זוכר נכון, ניתנה הלוואה עצומה של המדינה, או המענק העצום לאגד, כפי שמפורט בדו"ח. אולי תגיב על זה עכשיו, כי אתה אמרת שאתם רוצים ללמוד ולהפיק לקח מהדו"ח. אתם, בעקבות הדו"ח, באים בדרישות לאגד. מה אתה יכול להעיר לנו לגבי פרק זה בדוח?

ב. לוי:

למעשה בחלק זה, קרא היו"ר שני נושאים. נושא ראשון: נסיעות מיוחדות. נושא שני: ההצטיידות. בענין ההצטיידות תהיה קרן הצטיידות שוטפת, כלומר, כל חודש הממשלה מפרישה סכום מסויים לקרן, אחת לשנה אגד ירכוש אוטובוסים כפי שאנחנו מסכמים. לכן, באמצעות שיטה זאת לא נגיע למצב שיש לאגד חובות בגלל ההצטיידות. זאת שיטה שהוכיחה את עצמה.

(י. צבן: האוטובוסים יהיו של הממשלה?)

זה לא בדיוק של הממשלה, זה בעקיפין של הממשלה, מפני שזה חלק למעשה מהסיבסוד. למה חלק מהסיבסוד? מפני שאם אתה לא מצייד את הקואופרטיב באוטובוסים, אלא אחת לשלוש, אי המשש שש שנים, אז אתה נאלץ לשלם מאות מיליונים. זו אותה תוצאה רק ללא ביקורת ומסובכת יותר. היום תהיה קרן, שהיא תרכוש אוטובוסים כל שנה, כך גם התעסוקה למפעלים המקומיים תהיה יציבה. שיטת ההצטיידות הוכיחה את עצמה. החוזה לגבי דן קיים כבר 4 שנים, באותה שיטה, יש הצטיידות שוטפת, אין תקלות ואין בעיות.

עכשיו, בענין הנסיעות המיוחדות.

(א. הראל: ואיך זה נרשם מבחינה מאזנית?)

קרן מיוחדת בשליטת הממשלה, והקואופרטיב.

(א. הראל: אז כל הפחת ומה שמשמע זה נרשם במאזן הרגיל של דן?)

היו"ר ד. ליבאי:

הכספים האלה מגיעים לאגד או משולמים ישירות על ידי הממשלה למי שמייבא או מייצר את הרכב?

ר. בלינקוב:

א. אתה מדבר על המצב העתידי. כיום ההסדר הזה איננו קיים באגד.

היו"ר ד. ליבאי:

במצב המתוכנן?

ר. בלינקוב:

לא, הקואופרטיב יתקשר עם החברות האוטובוסים עצמן.

היו"ר ד. ליבאי:

נניח שאגד מזמין 500 אוטובוסים חדשים עם מיזוג אוויר. האם הוא צריך לקבל היתר ממשרד התחבורה לייבא אותם.

ר. בלינקוב:

ודאי.

היו"ר ד. ליבאי:

התיקצוב נובע ממשרד התחבורה?

ר. בלינקוב:

לא, אדוני.

היו"ר ד. ליבאי:

אני רוצה להבין מה זה הקרן המצטברת. איך היא מופיעה?

ר. בלינקוב:

לקרן הזאת יש מטרה אחת פשוטה.

היו"ר ד. ליבאי:

לא, לפי התכנון.

ר. בלינקוב:

לפי התכנון. המטרה היא שהכספים האלה יהיו, יועדו רק לצרכי פחת, זאת אומרת, רכישת אוטובוסים. למעשה אין הבדל בין הסובסידה השוטפת לבין הכספים שמועברים לקרן הזאת. גם כספי הקרן יכולים להיות מומרים

בתעריפים. לאור הנסיון בעבר, כשאתה נותן לקואופרטיב לצבור את הכספים האלה במסגרת כל המקורות שלו, אז המוטיבציה שלו לרכוש אוטובוסים חדשים קטנה יותר, ויש לו אינטרס, להשתמש בכספים האלה לתפעול שוטף, אנחנו כממשלה יש לנו אחר כך בעיה בקשר לרמת השרות.  
(היו"ר ד. ליבאי: אני רוצה להבין, כיצד תמנעו מהם להשתמש בכספים למטרות שוטפות?)

הכספים מופקדים בחשבון נפרד ומתנהלים מבחינה פיננסית באופן נפרד לחלוטין. יש הנהלה משותפת לממשלה ולקואופרטיב.

(י.איר צבן: לגבי חברת דן, אתם אומרים, ההסדר פועל כראוי.)

כן.  
(היו"ר ד. ליבאי: זאת אומרת שמשרד התחבורה מוכן לממן את רכישת ואת חידוש הציוד של אגד, בגבולות התקציב. לגבי פעולות אלו אין מחלוקת עם אגד?)

פירושו של דבר, שזה צריך להכנס למסגרת של התשומות. או שהנוסעים יממנו את זה בצורה של תשלום כרטיסים, או שיממנו את זה באמצעות המיסים שמשלמים מתקציב המדינה. אין הבדל בין הכספים לחידוש המשק, לבין הסובסידיות השוטפות.

היו"ר ד. ליבאי:

כיצד אתם מציעים לפתור, אם המבקר כותב שנשארה פתוחה ולא מוסדרת, את הבעיה של מימון חידוש צי האוטובוסים בעתיד, על כל ההשלכות שתהיינה לקביעה בנושא זה על התוצאות הכספיות של האגודה בעתיד. איך אתם רואים את הבעיה מוסדרת בעתיד, אם למעשה יש דין שווה לכל הבעיה של המימון?

ב. לוי:

אני מציע שתתן לי להתייחס לחוזה החדש. בחוזה החדש אנחנו רוצים את קיומה של קרן ההצטיידות, כדי לתת תשובה להלק הזה.

היו"ר - ד. ליבאי:

אני מצטער, אינני מבין מהי הקרן הזאת, במה היא שונה, מה מידת הפיקוח עליה. כל זה לא ברור לי. אני מבין שאתם רוצים שתהיה קרן שתשמש לחידוש הצטיידות. לא קיבלתי תמונה חיה ברורה שתהווה תשובה למה שיש פה מבחינת תכנון לעתיד. אני מבקש תשובה ממשרד התחבורה.

ר. בלינקוב:

על זה אין לנו חילוקי דעות. אם יורשה לי להבהיר יותר, יש פה שני מישורים נפרדים. המבקר מתייחס לעיסקת ההצטיידות הישנה.  
(היו"ר ד. ליבאי: נכון.)

הכוונה לעיסקה שהיתה בשנת 1982, שבה הקואופרטיב הצטייד ב 1165 אוטובוסים. עיסקת ההצטיידות הזאת שהוא קורא לה "החדשה" כי באותו זמן היא היתה חדשה, היא בלתי מוסדרת. הכוונה ל- 1100 אוטובוסים.

ב. לוי: סליחה. אלו שתי עיסקאות. היתה עיסקה של 1165 אוטובוסים והיתה עיסקה של 1100 אוטובוסים.)

היתה עיסקה של 1165 אוטובוסים ב-1979, שנסתיימה ב-1982, והיתה עיסקה של 11000 אוטובוסים שנסתיימה ב-1986. טרם נקבע מי יממן את העיסקה הזאת ומהו אופן הפרעון שלה.  
(היו"ר ד. ליבאי: אבל אז הממשלה לקחה על עצמה לממן את הרכישות?)

לא. זאת השאלה הפתוחה שהמבקר מתייחס אליה. אגד דורש מהממשלה לממן את ההצטיידות הזאת, הממשלה טוענת שלאגד יש מקורות לממן את ההצטיידות הזאת. כך עומד הוויכוח. מעבר לזה, לגבי העתיד, מציע מנכ"ל משרד התחבורה, הרי אגד יצטרך להצטייד באוטובוסים נוספים, ולצורך ההצטיידות העתידית אנחנו נקים קרן הצטיידות, שהיא רק אמצעי טכני להבטיח את זה שאכן יירכשו אוטובוסים שלא יוזרמו כספים עבור אוטובוסים והם ישמשו לדברים אחרים.  
(היו"ר ד. ליבאי: איך אתה מבטיח את זה?)

אני אסביר לך. אני קובע לקואופרטיב בשיתוף איתו שהוא מצטייד ב-200 אוטובוסים כל שנה, ונניח שאוטובוס עולה, לצורך הפשטות, 100,000 דולר, זאת אומרת שמגיע לו 20 מיליון דולר בשנה. אני מחלק את הסכום ל-12 וכל חודש מעביר לו את החלק היחסי מ-20 מיליון דולר. הכסף הזה מופקד בחשבון של הקרן, שנמצאת בניהול של הממשלה והקואופרטיב. פעם בשנה הקואופרטיב צריך להצטייד ב-200 האוטובוסים האלה, הוא צריך לקבל אישור מהקרן, ולקבל היתר ייבוא ממשרד התחבורה. כספים אלה, מאחר ונמצאים בחשבון נפרד, הוא יכול לקנות רק אוטובוסים, ופעם בשנה הוא קונה את אותם 200 אוטובוסים.

ב. לוי:

אני מודיע בשם משרד התחבורה, אנחנו נשחרר את אגד מהיתר ייבוא. כבר מזמן אין ייבוא יש ייצור מקומי, וההרכבה נעשית במקום.

ד. תיכון:

צה"ל הוא בעצם, המכשיר שבאמצעותו נותנים פיצוי לאגד. עכשיו, טוען משרד התחבורה ומשרד האוצר אנחנו משלמים כסף לצורך תחבורה ציבורית והכסף הזה הולך לאיבוד בקונגלומרט הגדול שנקרא אגד עם כל חברות הבת. התוצאה היא שאנחנו נותנים לאגד ובסוף מוציאים למשל את הכסף בנצפה. אנחנו רוצים אחת ולתמיד, היות והמכשיר הגדול להעברת הכסף, זה ההצטיידות והסובסידיה על שני הנושאים הללו, אנחנו נפקח על אגד, כך שהכסף הזה לא יזל החוצה בדרכים שלנו אין פיקוח.

לאגד, יש השקפת עולם שונה לחלוטין. והיא אומרת, לא רק שהכסף לא נוזל החוצה, אלא שאתם לא משלמים לנו את מה שמגיע לנו. ומכאן נובע הוויכוח על הרכב הסל, על הפחת ועל קרן ההצטיידות והסובסידיה. השאלה הראשונה שאני מציע לשאול היא, האם צריך לסבסד את הנוסע, ובאיזה גובה. אגד אומר: לא צריך. צריך לאפשר לנו. הוא יודע שאם הוא יקבע מחיר גבוה אף אחד לא יסע איתו. כדאי יהיה לנסוע ברכב פרטי.  
(היו"ר ד. ליבאי: הוא יכול לבטל עשרות ומאות קווים בלתי משתלמים.)

ד. תיכון:

אגד טוען: אני בכלל רוצה לקבוע מדיניות מחירים שונה לחלוטין. למשל, קו תל אביב לירושלים הוא לא מסובסד, אני רוצה לקבוע בו מדיניות אחרת. אני בתוך העיר רוצה לקבוע תעריף אחר, ולגבי קווים שלא כדאיים בכלל לקבוע מדיניות אחרת. זאת אומרת, נשאלות כאן המון שאלות, והדיון הוא חד צדדי, למרות שאני מקבל את עמדת משרד התחבורה ומשרד האוצר, אני מוכרח לומר לך שכשאנחנו מנהלים דיון עם עצמנו, אנחנו תמיד צודקים. לכן, אני חוזר ומציע: כדי שהדיון לא יהיה אנמי, אלא יהיה תוסס ומפרה, מוכרחים לשמוע את הצד של אנשי אגד. לכל שאלה שאתה שואל יש תשובה שונה לחלוטין על ידי אגד.

היו"ר ד. ליבאי:

עדיין ברצוני לבוא לישיבה הבאה כשאני מבין יותר, כי בעיני הדו"ח הזה הוא לא קל.

ד. תיכון:

בסדר, אבל תזכור, הטענה היא שהכסף נוזל החוצה ואין להם בקרה והם לא יודעים להיכן הוא נעלם.

היו"ר ד. ליבאי:

לכן ביקשתי הבהרה כיצד למנוע בעתיד את מה שאתה מכנה אותה נזילה.

א. הראל:

המגמה היא שהממשלה תזרים אדורך לענין הזה של קרן ההצטיידות, וכל השאר, יהיה סיבסוד במידה ויגיעו למסקנה. כלומר, תהיה הזרמה אחת לקרן ההצטיידות והזרמה שניה לסיבסוד במידה ותחליטו על זה.

ר. בלינקוב:

לא, זאת איננה המשמעות. כמה כסף שהממשלה תזרים לסובסידיות, יגזר משני דברים: 1. מגובה הסל, כי הממשלה משלמת את ההפרש בין ההכנסות להוצאות של הקואופרטיב. 2. בהתאם למדיניות הממשלה לגבי סובסידיות בכלל שמאושרת על ידי הכנסת פעם בשנה. לכן, עשוי להיווצר מצב שגובה תקציב הסובסידיות יהיה כזה, שהממשלה, נניח, תזרים רק חצי מהצרכים לקרן ההצטיידות, מאחר וחצי יתממן על ידי הנוסעים.

י. צבן:

אם אתה צריך 20 מיליון בקרן, וסך כל הסכום שהממשלה מעבירה זה 10 מיליון, כיצד אתה מבטיח שאגד תעביר את ה 10 מיליון?

ר. בלינקוב:

כן, אני מבטיח שאגד מעביר את ה 10 מיליון.

י. צבן:

ואגד מעביר במקביל לך, לקרן?

ר. בלינקוב:

במידה ויהיה מצב

י. צבן:

מה יקרה אם מה שדן תיכון הסביר כרגע, אם, אני מבין שלממשלה יש שליטה לגבי כסף שהיא מזרימה, אבל מהיכן הבטחון שלך שאגד תעביר את חלקה לקרן?

ר. בלינקוב:

זה ירשם בחוזה. המצב הוא כל כך היפותטי מאחר ואנחנו מעבירים היום לאגד סכומים של בערך למעלה מ 100 מיליון דולר. אתה מדבר על קרן בסדר גודל של 20 או 30 מיליון דולר, כדי שסך הסובסידיה יהיה קטן מ 20-30 מיליון דולר, זה מצב מאוד היפותטי.

היו"ר ד. ליבאי:

מר בלינקוב, אמור לי, מבחינת הנתונים שאתם מקבלים מאגד, בהתחשב באמור בדו"ח מבקר המדינה, ישנה איזשהי התקדמות או המצב נשאר למעשה באיננו והם ממשיכים לנקוט בשיטה של המיקוח ללא נתונים שאתם רואים אותם כסבירים?

ר. בלינקוב:

אני אומר שני דברים: א. רק היום קיבלתי ליד דו"ח פנימי שלנו שהכין עבורינו אותו משרד שביקשנו. זו טיוטה ראשונה, המשרד זה של אבירס, ארז, פרידמן.  
(היו"ר ד. ליבאי: מדובר במשרד רואי חשבון?)

כן. יש לנו עבודה מקבילה של משרד נוסף, של רואה חשבון ארדי שיוב מולי. אנחנו מבססים את העמדות שלנו על סמך הנתונים האלה.  
(היו"ר ד. ליבאי: אני רוצה להבהיר. משרד רואה חשבון ארדה, שיושב איתנו כאן, נשכרו לענין זה על ידי משרד התחבורה?)

לא. גם את זה אני אבהיר. משרד התחבורה מלווה על ידי משרד רואה חשבון באופן קבוע לצורך הפיקוח על התשלומים השוטפים של הסובסידיות, זה אותו משרד של ארדה, זיו ושות', כשממולי יושב ארדה. בנוסף לעבודה השוטפת ביקשנו מהם, לקראת המשא ומתן, להמציא לנו ניתוח פיננסי לגבי מצב האגודה. לקחנו משרד נוסף בגלל שרצינו, אבל זה מתבקש גם מדו"ח מבקר המדינה. קיימת בעיה של הפרדה בין אגד לבין החברות של החברים, הפרדת המחירים. המשרד השני הכין עבורינו עבודה די גדולה, ששעסקה בנושא של הפרדה תמחירית. הודענו לאגד שחווה חדש לא יחתם לפני שתהיה הפרדה תמחירית מוסכמת. שניהם עוסקים באותו נושא, אבל כל אחד מהם מתמחה בתחום ספציפי שלו.

היו"ר ד. ליבאי:

אפשר לבקש שהעתק אחד מהעבודה הזאת יועבר אלינו, ולמבקר המדינה?

ר. בלינקוב:

אני לא יודע איך.

היו"ר ד. ליבאי:

זאת אמורה להיות עבודה, עמדה של מישהו, ניתוח שנעשה או בדיקה שנעשתה על ידי משרד רואי-חשבון, לבקשתכם, והיא מראה את מידת ההתעמקות שלכם בנושא, והיא באה להראות שאתם לא מתכוונים לפזר את כספי המדינה, ללא בדיקה. טיב הבדיקה או תוצאות הבדיקה הם כבר שאלה אחרת. לכן, כאשר אנו עומדים מול טענה שאין נתונים ואין בדיקות מספיקות, עבודה זו מהווה האת ביקורת הרצינית. אתם למדים מעבודה זו אודות הנתונים. אנו לא מסתפקים במה שאנו מקבלים, אנחנו עורכים בדיקות נוספות שלנו. אני חושב שאתם צריכים להיות מעוניינים בהעברת החומר הזה אל הוועדה, ולמבקר המדינה.

ד. תיכון:

לפני שאתה עונה, יש לי עוד שאלה. ראשית אני מוכרח לומר לך אדוני הי"ר שישנה תחבורה ציבורית טובה בארץ. בהשוואה למדינות אחרות יש לנו את אחת הרשתות הטובות ביותר.

היו"ר ד. ליבאי:

אני שמח לשמוע את זה מפיך.

ד. תיכון:

תאמין לי, אם התנסית פעם במקומות אחרים, אין בכלל דבר כזה שנקרא אוטובוס, לא כולל רכבת. עכשיו, יש כאן בעיה אחת ויחידה, זה הסל. רק כדי לרענן את זכרוניך, מ-1981 עד 1984 אני דורש שהם יגיעו להסכם על הרכב הסל. ורק בשנת 1984 הם מצליחים להגיע להסכם, שתוקפו לשנתיים. וכאן מתחילה המחלוקת, משרד התחבורה טוען: הסכם הסל עומד להיגמר, ויש לשבת ולדון. והם טוענים שהם פנו למשרד התחבורה ואמרו שהסכם הסל נגמר ב-86. שני הצדדים לא התחילו לשבת אלא לאחר שהסכם הסל נגמר.

השאלה הראשונה שצריך לשאול אותם, מי מטפל בסל? מי מטפל בהסכם? האם יש לכם צוות שדן בזה מדי יום ביומו. הם מזמינים עבודות אצל משרדי רואי חשבון, ואגד מצידו מזמין עבודות במקום אחר, אבל בפועל לא הוקמה ועדה שדנה בנושא.

ב. לוי:

הה"כ תיכון, הנתונים שנתת עכשיו נוגדים את ההצהרה שלך שאתה מומחה בנושא.

ד. תיכון:

אני לא אמרתי לך שאני מומחה, אילו הייתי מומחה הייתי מחליט.

ב. לוי:

הצוותים נמצאים כאן, והם יוכלו לעדכן אותנו. אנו מקבלים נתונים מאגד, הדו"ח הזה שרם בלינקוב הזכיר, מושתת על נתונים שרואי החשבון קיבלו מאגד.

ד. תיכון:

אני רוצה שתבין, מר לוי. רק רגע. אין זה מתפקידי לומר לך איזה הסכם תעשה. אני בא לפקח על הנוהל. אני טוען שהיום ב-1987, אין סל, אין הסכם. ואני שואל את עצמי, מתי תדווח לוועדה שיש הסכם, ויתחילו ליישם אותו.

היו"ר ד. ליבאי:

זאת שאלה טובה מאוד. רם בלינקוב, מה אתה עונה לזה? למה אתם לא דאגתם, האוצר ומשרד התחבורה, שיהיה המשך ישיר בנקודה שזה נפסק. דווקא משום שאגד איננו אני לא רוצה כאן להרבות בדברים.

ר. בלינקוב:

אפשר לענות למרבית הדברים שחה"כ תיכון העלה. ראשית, המטרה היא לא להגיע לסל. הסל הוא בכלל אמצעי לביצוע מדיניות. הבעיות החשובות הן אלו שהעלית בתחילת דבריך, ומתייחסות לתעריפים. האם נסיעה מירושלים לתל אביב צריך להיות במחיר הזה או במחיר אחר, באיזה שעור אתה רוצה לתמוך באנשים שנוסעים למצפה ולירוחם.

אשר לנושא ה"בלגן", לדעתי אין בלגן. אנו משלמים סובסידות כאילו היה החוזה הישן עוד בתוקף, ומגדירים אותן כמיקדמות על חשבון הסל החדש. כדי למנוע את המצב שהיה בשנים שעברו, הקואופרטיב, מסיבות התלויות עמו, לווה כסף מהבנקים והגיע לחובות כהדים מאוד. כאשר גוף כלכלי בסדר גודל כזה צובר חובות כאלה, זה הופך לבעיה של המדינה. שר האוצר הגדיר את אגד כגוף נתמך לפי חוק יסודות התקציב, לפני 6,7 חודשים. זאת אומרת, המטרה היתה שבתקופת הביניים המערכת תמשיך להתנהג בצורה מסודרת וייחסך ממנה אי הסדר שהיא ידעה אותו בשנים קודמות. (היו"ר ד. ליבאי: סליחה, אבל מה פירוש גוף?)

גוף נתמך, הוא גוף שאיננו רשאי לקבל אשראי מהמערכת הבנקאית. כל גוף כלכלי יכול לממן עצמו או מהפידיון...

ב. לוי:

סליחה, לאגד אסור היה לפי החוזה, לנותן ההלוואה, אסור לתת. וכאן ההבחנה החשובה.

ר. בלינקוב:

לכן, להערכתי היום המערכת היא מסודרת. מדוע אגד שבת, צריך לשאול את אגד, אני לא רוצה לענות במקום אגד. הם טוענים שאין להם כסף לחיות.

היו"ר ד. ליבאי:

אין נזילות, אין אמצעים, אי אפשר לקנות דלק ואי אפשר להריץ את התחבורה בצורה סדירה. אז מה התשובה שלך?

ר. בלינקוב:

התשובה שלי היא, שכל עוד אין לי חוזה חתום, אני נוהג על פי החוזה הישן שהיה בתוקף. לא מקזז ולא מוסיף. א הבעייה של ההצטיידות שהיא לכאורה מקשה עליו את החיים בתזרים המזומנים, פתרנו באמצעות היתר אשראי.

ד. תיכון:

אבל הקטנתם להם את האשראי. הם טוענים שהקטנתם להם את האשראי ב- 20-30, מיליון שקל.

ר. בלינקוב:

האשראי שהם רשאים היו לקחת על פי החוזה היה 17.8 מיליון שקל. היום הם רשאים לקחת 61 מיליון שקל. מכאן יש גידול של 43 מיליון שקל. היה איזשהו שלב, שהקטנו להם את האשראי, מאחר והחלפנו את זה בתשלום מזומן שהיינו חייבים להם. יש תחלופה מלאה בין המזומן לבין האשראי.

אנחנו בקשרים מאוד הדוקים עם אגד, הדו"חות נערכו עמם בשיתוף מלא, עובדה זו גם מצויינת בדו"חות האלה. כמו כן אנחנו יושבים איתם שלוש פעמים בשבוע 7-8 שעות כל פעם. זה גוזל מאיתנו זמן רב, כי זה דורש עבודת הכנה ויש לנו מטלות נוספות. מטבעו של הסכם כזה, שלמרות שהוא מבוסס על נתונים, ביחוד שאלו נתונים של כלכלה וחשבונאות ששייכים למדעי החברה, זאת לא אמת מוחלטת. בשלב מסוים כשאתה מתבסס על נתונים אתה נושא ונותן ומתמקח על הענין הזה, מאחר והאמת נמצאת במקום כלשהו באמצע.

אני לא טוען שאנו צודקים, ובאגד לא חושבים שהם לגמרי צודקים, והפער בינינו הוא די גדול. כשאתה מתווכח על סכומים בסדר גודל כזה, לפעמים זה לוקח יותר זמן ממה שזה רצוי. לא יתכן שבגלל שאין לנו חוזה, נגיע למצב שנזרז באופן מלאכותי את המשא ומתן, מאחר ואם נזרז אותו, להערכתי הממשלה להערכתך תצטרך לשלם סכומים גבוהים יותר.

בקצב הנוכחי אנו עשויים להגיע לחוזה תוך חודשיים שלושה. הדו"ח הכספי האחרון המאושר הוא למרץ 85, אנחנו מתבססים במו"מ על טיוטה שעברה ניתוח של רואה החשבון שלנו של שנת 85-86, זאת אומרת מרץ 86.

י. צבן :

בעקבות הדברים של ידידי, חה"כ דן תיכון, מבלי לזלזל גם בהישגים שישנם, הייתי מציע שאת הדיון הבא בנושא של התחבורה הציבורית נקיים אחרי שנניח יסנדלו לכל חברי הכנסת את המכוניות לחודש. הם יבואו לכאן לדון בנושא, אחרי שהם נסעו נסיעות עירוניות ובין עירוניות בתחבורה הציבורית בלבד, במשך חודש. הייתי רוצה לראות כיצד יראה הדיון. אני מציע שחברי הכנסת יוותרו על החזקת הרכב, ויודיעו שברצונם לנסוע רק ברכב ציבורי. אני מקבל כל כך הרבה תלונות ושומע כל כך הרבה טענות שבחלקן הן אמנם טענות ספציפיות, במקרים רבים הן מתייחסות לקווים מסויימים. רק לפני כמה ימים הייתי צריך לנסוע מתחנת הרכבת לביתי שברמת גן, שזה בסך הכל 3 תחנות. עמדתי וחיכיתי יותר מרבע שעה בתור לאוטובוס, עד שלקחתי מונית. קו כזה כמו קו 61 צריך להיות קו זורם.

(ד. תיכון: יאיר, עם כל הכבוד, יש כאן שירות אוטובוסים טוב.)

אינני יודע למה שאתה משווה, אולי לארצות שיש בהן גם תחתית וגם שירות אוטובוסים, ויש לך אפשרות של ניידות הרבה יותר גדולה. אנחנו נמצאים במצבים מאוד בעייתיים. אני לא יודע המצב בזמן האחרון.

היו"ר ד. ליבאי :

אני רוצה להזכיר לחברי הכנסת שמותר להם לנסוע באוטובוסים, חינם. אני לא יודע אם מישהו מנצל את זה.

י. צבן :

קיים דו"ח בינלאומי בנושא תחבורה ציבורית, שמעניק לאגד ציון גבוה מאוד בפרמטרים של יעילות. יכול להיות שמבחינת יעילות, כלומר, בהשוואה להשקעות, בהשוואה לכוח אדם, בהשוואה לתקציב של הפעלה, אכן התפוקה של הובלה הינה טובה, זה לא אומר שזה מספק את הצרכים.

הערה שניה מתייחסת לסובסידיות. אני רוצה לציין שבכל המחקרים כולל המחקרים האחרונים של המכון לחקר המדיניות החברתית, בהנהלתו של ד"ר ישראל כץ, מצביעים על הסובסידיה לתחבורה ציבורית כגורם פרוגרסיבי ביותר בהתחלקות ההכנסות בהשוואה לחלק מהסובסידיות האחרות. חשוב שנדע את זה. לכן צריך יהיה להמשיך בזה. צריך לזכור שלכמחצית המשפחות בארץ אין רכב פרטי, ובשאר המשפחות אין מכוניות למחצית השניה של המשפחה. לכן החשיבות היא רבה.

האם אתם יכולים להעריך במסגרת הסיבסוד של התחבורה הציבורית, מה המשקל של סיבסוד קווים ספציפיים כמו ישובי ספר, קווים שיש בעיה של כיסוי העלויות. אז נדע איזה חלק מהסובסידיות הם למעשה תשלומי העברה מבחינה חברתית. גם לכן יש איזושהי חשיבות.

לגבי הנושא שהעלה ח"כ דן תיכון. אני שותף לביקורת שלו בנושא של המחדל הזה של העדר סיכומים. הדבר הזה נמשך לאורך זמן. נדמה לי שיש דברים נוספים שסוחבים אותם משנים עברו למרות שאילו היו סיכומי ביניים. אני רוצה לומר לדן תיכון, שיתכן שגם בפרשה זאת אגד אשם, אם כי אני שומע בדבריו של נציג האוצר אזהרה שהכרעה חדה ומהירה בנושאים אלו עלולה להסתיים בעלות רצינית.

יש לי הרגשה שקיימת לעתים מגמה באוצר לא לסגור דברים מתוך מחשבה שקביעה אובייקטיבית תעלה את ההשתתפות של האוצר בדברים הנדונים. אני מתייחס לנושא של תעריפי אישפוז בבתי חולים גריאטריים פרטיים. בפרשה זו לדוגמה, לאחר שכבר החליטו על בורר, פתאום האוצר נסוג ומכריז שאיננו רוצה בורר. למרות שהיתה התחייבות בכנסת, אני רוצה בודק. יש תרגילי סחבת כי ברור מראש שאם תהיה בדיקה אובייקטיבית יעלו באופן משמעותי את התעריפים. ויש סיסמה באוצר, שבהרבה פעמים, הסחבת פועלת לטובתנו.

לפי דעתי, אחד התפקידים של הוועדה הוא להביא לכך שתהיה הכרעה בדברים האלה, כי הסחבת הזאת בסופו של דבר תעלה ביוקר, ותגרום לשביתות, ולתופעות דומות.

אני מבקש להזמין את הוועדה של העובדים השכירים של אגד. משני טעמים: 1. כאשר מדברים על מה שהמשלה תורמת להפעלה של אגד, קיימת שאלה רצינית כיצד זה מתחלק בתוך כלל כוח האדם של החברה. 2. אני יודע מתוך מגעים עם הוועד, שהוועד יכול להשכיל אותנו. אני חושב שוועד עובדים יכול להשכיל את גורמי הביקורת על מה שקורה בכל מערכת.

היו"ר ד. ליבאי:

רשמתי את בקשתך.

י. צבן:

שמעתי חבר ועדה שמציע לדאוג שהדיונים שלנו יהיו תוססים, ועירניים יותר, ושנעמיד זה מול זה את הגורמים הנוגעים בדבר כדי שבאמצעות חלופי הדברים ביניהם נלמד את האמת.

היו"ר ד. ליבאי:

אתה רוצה להגיב על הדברים של חה"כ יאיר צבן?

ר. בלינקוב:

נאמרו דברים שקצת מקוממים אותי באופן אישי. אבל ידוע לי שחבר הכנסת צבן איננו עוקב מקרוב אחרי עבודתי. אחרים טוענים כאילו אני להוט מדי לסיים את המו"מ, אז לבוא לשמוע היום עלבון זה...

י. צבן:

אני מדבר על מדיניות כללית של משרד האוצר.

ר. בלינקוב:

נדמה לי, שכשיש בינינו חילוקי דעות, הדרך הכי קלה היא לפנות לבורר. לדעתי, בורר יקבע שלאגד מגיע פחות תשלומים ממה שהוא מקבל היום, בהנחה, שהוא בודק את התמונה הכוללת. קיימות פה כל כך הרבה שאלות, שלדעתי יקח לבורר הרבה זמן להיכנס לנושא הזה, מפני שזה נושא מאוד מורכב. אתה נתת דוגמאות מן העולם.

היו"ר ד. ליבאי:

המבקר, שהגיש את הדו"ח כבר לפני כמה חודשים, ממליץ להקים ועדה ציבורית חדשה. בתגובה של אגד, שהוגשה בכתב, נאמר שמסקנתו המרכזית של המבקר, המובאת בפתח של הדו"ח בדבר הקמת ועדה ציבורית מקצועית, עולה בקנה אחד עם בקשותיה החוזרות ונישנות של אגד בשנים האחרונות. לדעת האגודה, ועדה כזאת מסוגלת לבחון הן את ההיבטים המקצועיים של תפעול התחבורה הציבורית, והן את ההיבטים הציבוריים ואת יחסי הגומלין ביניהם. זו למיטב אמונתנו הדרך היחידה להביא לפתרון מלא של בעיות התחבורה הציבורית בישראל.

אם המבקר ממליץ ורואה צורך בוועדה ציבורית חדשה, ואם אגד מסכים, הרי שוועדה ציבורית יכולה לבחון את הדברים באופן יסודי ולהתייחס לבעיות נוספות פרט לקביעת חוזה חדש. מהי העמדה של שר האוצר כלפי ההמלצה הזאת?

ר. בלינקוב:

אינני יודע מהי העמדה של שר האוצר ואני לא רוצה לחוות דעה לגבי המדיניות של משרד האוצר.

היו"ר ד. ליבאי:

האם ההמלצה נבחנה, אתה ודאי היית מכותב לה. אני מבין שאתה ממונה במשרד האוצר על הנושאים של תחבורה ואגד.

ד. תיכון:

מה שאגד חושב על ועדה ציבורית, קשור בנושא הסל, יידחה. במשך שנים, עד שוועדה ציבורית תפרסם את המסקנות שלה, ישלמו על חשבון, כך שזה יהיה תמיד לטובת אגד.

היו"ר ד. ליבאי:

ועדה ציבורית לא גורמת ל"הקפאת" המגעים והצורך לערוך הסכם חדש.

ד. תיכון:

ועדה ציבורית זה עניין של שנים. אילו אפשר היה לסכם את הנושא של הסל היום, לבקש את ההתייחסות של אגד לנושא ובזה לסגור את הנושא. הסל יתקיים שנתיים, ובמשך תקופה זו תפעל ועדה ציבורית שהמסקנות לה ישמשו כחומר רקע לקראת הדיונים בתום התקופה של השנתיים.

היו"ר ד. ליבאי:

מר לוי, בבקשה.

ב. לוי:

שתי הוועדות הציבוריות, שבאו לעולם קודם, היו מוצדקות. מפני שמצד אחד, לא היה הסדר חוזי בין הקואופרטיב לבין הממשלה, מצד שני הקואופרטיב היה נתון במצב של חובות בלתי מוגדרים שהממשלה לא התכחשה להם. היום המצב שונה לחלוטין. היום יש מחלוקת רק לגבי גובה הסל. אין מחלוקת בשום נושא אחר. אנחנו מרוצים מרמת השירות, רק המחיר שלו, יקר. לצורך ברור נושא זה לא צריכים ועדה ציבורית, ניתן להעזר במומחה כלכלי. הצעה זו הובאה בפני אגד, ונאמר לאיזה סוג מומחה הכוונה. נאמר ליו"ר המזכירות שהכוונה למומחה מעולם האקדמיה ולא ממשרד כלכלי. אם קיימת מחלוקת כלכלית על עלות של נושא זה או אחר, ניתן להגיע לעמק השווה. היום המדיניות התחבורתית המתייחסת לתחבורה הציבורית, פחות או יותר ברורה, לכן, על פי ההערכה של משרד התחבורה אין מקום לוועדה ציבורית מהסוג הזה.

היו"ר ד. ליבאי:

מהי עמדתו של מבקר המדינה לנוכח התגובה של משרד התחבורה?

י. הרביץ:

אנחנו חושבים שהנושא המהותי והמיידני שעומד היום על הפרק הוא מערכת מידע הרבה יותר טובה, לפני שמשלמים כסף בהתאם לאיזשהו הסכם חדש. אנו רואים בדאגה שלפי ההסכם של שנת 84, יש חובות והתחייבויות מסוימות של אגד למערכת תמחיר, לתקציב, להפרדה בין קווים, ולגבי מידע שדרוש גם לגבי החברות של החברים של אגד. בטיוטה של משרד התחבורה ממרץ 1987 ישנם סעיפים מסוימים שבאים להבטיח את מערכת המידע של משרד התחבורה ושל משרד האוצר לגבי אגד. ישנם סעיפים שמדברים על מערכת תמחיר בסעיף 21, מערכת תקציב בסעיף 22, מערכת דיווח ובקרה בסעיף 23. ב-25 חובת דיווח לממשלה.

אני רואה את הנושאים שקשורים לחברות של החברים, אני יכול לשאול או לבדוק אם התחייבויות שאגד נטלה על עצמה בעבר, בהסכם של 6 בינואר 84, אכן מולאו והקו שבו נוקטים משרד התחבורה ומשרד האוצר לגבי מידע שקשור בדבר, או לגבי הבנה טובה יותר של המצב הכספי של אגד, יבוא לידי ביטוי אמיתי בשטח.

ועדה ציבורית דרושה לכדין להבין את הדברים, לא כתירוץ על מנת לא לעשות את הדברים. אבל נדמה לנו שאחרי שעברו 10 שנים וקיומן של יותר מוועדה ציבורית אחת, אכן דרושה ועדה שלא תשמש כעילה על מנת לא לעשות, ועל מנת לדחות דברים ועל מנת לגלגל אליה. הנושא שעומד היום על הפרק קשור בהבנה הרבה יותר טובה של המצב הכספי של אגד, של החברות של החברים, ושל ידיעת המצב האמיתי. דרושה ידיעה הרבה יותר טובה, כאשר מגיעים לשאלה של כיסוי חובות, פריסת חובות, כפי שהדבר בא לידי ביטוי בדו"ח הביקורת.

אני חושב שמה שביקש היו"ר, לקבל לידינו את הדו"חות שנמצאים באוצר ואת הדו"חות שנמצאים בתחבורה, צריך לבצע. לא ראיתי אם יש טיוטה ראשונה או שניה של רואה החשבון ארדה, או שזה לא קיים. גם מארדה ביקשנו דו"ח לגבי ההתאמה של המצב האינפלציוני.

ב. לוי:

ארדה יכול להגיע אליך ישירות אפילו בלעדינו. אבל זה דו"ח שאנחנו טרם בדקנו, אנו לא יודעים על מה מדובר. אולי לא נקבל אותו, אולי אנחנו חולקים על נתונים מסויימים. הכיצד אנו יכולים להעביר לוועדה הנכבדה נתונים שאנחנו חולקים?

ד. תיכון:

אדוני המנכ"ל, מר לוי, אם זכרוני איננו מטעני, בכנסת העשירית התקבלה המלצה להקים ועדה ציבורית. לאחר דיון שנערך באותו נושא באותו מקום באותה שעה שהועבר למליאה והמליאה קיבלה את ההמלצה הזו. זאת אומרת, ישנה כבר החלטה של הכנסת, אם אינני טועה.

לגופו של ענין, ואם אני זוכר, ישנה "חטוורת" שבעצם היא העילה לכל הוויכוחים היום. ב 1979 כשהחליטה ועדת שרים לענייני כלכלה לאפשר לאגד לרכוש את האוטובוסים בגרמניה, היה מקובל אז במשק מנהג שהאוצר נתן ערבות שער. קראו לזה בטוח שער. כל הפרשי ההצמדה חלו על האוצר ולא על אגד. לא רק אגד, הוא נתן לכל המשק ביטוח שער. זאת אומרת, האוצר כיסה את כל הפרשים שנבעו מהפרשי שער חליפין. זה היה בשלב ראשוני של האינפלציה 100%.

כעבור חודש, חודשיים, שלושה, ואני מדבר מהזכרון, החליטה הממשלה לשנות את המדיניות. היא הפסיקה את כל נושא ביטוחי השער. אנשי אגד טענו: ביטוח שער חל עליכם. אנשי האוצר טענו: ביטוח השער חל על משרד האוצר. מאז ועד היום לא הגיעו להחלטה בנושא ביטוח השער או הפרשים שנבעו כתוצאה מאי הבנה בנושא ביטוח השער או שינוי של מדיניות שבחל בתוך חודשיים.

אגד כנראה שילם אותו את הכסף, שהרי הבנקים בוודאי לא ויתרו לו. בשנים הראשונות הוא שילם רק ריבית והיום הוא משלם, כנראה, גם הפרשי הצמדה. מה שצריך לעשות, יש לטפל באותם מוקשים. נדמה לי שזו הטענה של אגד, שהפרשי ההצמדה הם כל כך גדולים והאוצר לא מכיר בזה.

ר. איתן:

אני לא התרשמתי לפחות מדיווח מבקר המדינה שזוהי הבעיה כיום.

ר. בלינקוב:

זה לא מדוייק. העיסקה הזאת נעשתה ב- 1982, אין שם שום ענין של הפרשי הצמדה. יש שם הצטיידות שאגד לקח על עצמו, ואין לה ביטוי גלוי בסל הנוכחי. אנו טוענים שיש בה ביטוי סמוי, ואגד טעון שאין לה ביטוי בכלל. זה מו"מ כלכלי לחלוטין. עכשיו לגבי הנושא של הוועדות, המצב הוא שונה ממה שהיה בעבר. החוזה הזה, שהוא היה תקף קרוב לשלוש וחצי שנים, ולא לשנתיים כפי שצויין קודם, מיסד את היחסים בין הממשלה לקואופרטיב בצורה סבירה לחלוטין, שכמובן ניתנת לתיקון ועל חלק מהתיקונים הצביע עליהם מבקר המדינה.

אגב, אנו מרשים לעצמנו לחלוק על חלק מהמסקנות של מבקר המדינה. היום, מערכת היחסים היא כזאת שזה ויכוח בין שני גופים כלכליים, על

כמה אני משלם עבור מה שאתה נותן. הפער הוא של 100%, אבל בדרישת אגד למעשה, גלומה העלאת שכר של 30% ובדרישה שלנו גלומה הורדת שכר של 30%. מכאן אתה יכול להבין בדיוק מה משמעות הפער הזה. הפער האמיתי הוא הרבה יותר קטן, וצריך לתת לצדדים לגמור את המו"מ. אני מדגיש את העובדה שלמרות שאין חוזה חתום המערכת מתנהלת בצורה מסודרת ואין אי סדר כפי שהיה בשנים קודמות.

אשר להערות של מנכ"ל משרד מבקר המדינה, שטוען שאגד לא קיים חלק מהחובות, אני חייב לומר שהממשלה בדברים האלה איננה בסדר לחלוטין. זאת אומרת, אנחנו לא באים ואומרים איזה מן חבורת רעים ואנחנו האנשים טובים, גם אנחנו לא דאגנו לזה יותר מזה שהוא יהיה כמערכת תמחיר, אני לוקח את זה על עצמי. אתה לא מצפה שלא נכניס את זה בחוזה, היות וזה לא קויים בחוזה הקודם. זאת אומרת, אני לא יכול לקבל את ההנחה שפעם אחת לא קיימו את זה לכן אני לא אבקש לקייטם את זה להבא.

היו"ר ד. ליבאי:

למה לא התעקשתם בעניין הזה, שתורכב מערכת תמחיר?

י. הורביץ:

הביקורת שלנו בעניין הזה היא לא רק לגבי אגד.

ר. בלינקוב:

היו לנו צוותים משותפים, והעבודה שלהם היא עבודה מאוד מורכבת, ולא הגיעה לידי סיומה. יכול להיות שבנסיבות אחרות אפשר היה לזרז את המערכת הזאת יותר. בהקשר לנושא של ההפרדה התמחירית, שהיא אגב הכי חשובה מכל יתר הדברים, לגבי הדיווח אנו מקבלים בשנה האחרונה דו"חות ברמה מאוד סבירה מאגד. מערכת התמחיר, שהיא המפתח להכנת חוזה שמסדיר את מערכת היחסים גם בין אגד והחברות של החברים, גלומה בעבודה שעשה עבורינו המשרד החיצוני. היא תהווה את הבסיס לחתימה על חוזה חדש, תוך כדי קביעת עקרונות להפרדה תמחירית מוסכמים בינינו ובין הקואופרטיב.

י. הורביץ:

כדי שלא תטעה, הביקורת חלה גם על משרד התחבורה. גם עליכם וגם על אגד בעניין של התחייבויות של אגד כצד לחוזה שלא קויימו. גם על אגד וגם על אחרים. אין אומרים שמכיון שהיו התחייבויות שלא קויימו, אז אין מקום לחזור על ההתחייבויות האלה גם בעתיד. להיפך, צריך להבטיח את הדבר הזה גם בצורה של התחייבות חוזית וגם בצורה של עמידה על העניין הזה.

הטענה המרכזית בעניין הזה היתה, שמערכת המידע שלך וקבלת האינפורמציה שלך, לפני שאתה משלם סכומים שהם בעשרות מיליוני או במאות מיליוני דולרים או בשני מיליארד או בכך וכך מיליארד דולר לגבי 10 שנים, צריכה להיות שלימה ומושלמת. לגבי נושא זה צריכים לבצע את המו"מ על סמך מערכת שלימה יותר של נתונים מאשר היתה ב-1984. בסיס המידע והידע שלך לגבי המצב הכספי של אגד, הנתונים והחישובים שדרשנו שיהיו בפניכם, צריכים להיות הרבה יותר טובים. אם אתה טוען היום, אחרי שכתבת את טיוטת החוזה במרץ 1987 וניסחת אותו במשרד התחבורה,

וכעת ביולי 1987 יש לך טיוטות של רואה חשבון, ועוד לא עיינת בהן ואתה לא יודע מה תהיינה ההתייחסויות שלך, וטיוטת חוזה קיימת בענין הזה, אני מביע את החשש שמא תגמור בצורה של מיקוח ומו"מ על מספר בן 200 לבין 400, למשך 10 שנים.

ג. נאור:

הטיוטה שמונחת לפנינו לא כוללת את הנספח הכלכלי שעליו מתקיים עכשיו המו"מ. הנספח הכלכלי הוא חוברת גדולה, שמתארת את כל נוסחות העליות שבסל, ואלה אמורים להתבסס על מידע הרבה יותר מקיף וכולל. הנספח הכלכלי, מתאר למעשה את העקרונות של החוזה, אבל הנתונים עצמם, שיקבעו את הסל עצמו, הם במו"מ כעת של הוועדה הכלכלית שלנו.

י. הרביץ:

החשש, או הביקורת אומרת, שלמו"מ שאין את אותו

ר. בלינקוב:

יש בו. זאת הסיבה שהנספח הכלכלי לא צורף לטיוטת החוזה הזה. אם אתה רוצה את הטכניקה של נהול המו"מ. אנחנו נפגשים, צוות מו"מ מצומצם שכולל אותי, את מנהל אגף תכנון וכלכלה במשרד התחבורה ואת רואה חשבון בועז ארדה, מחד, ואת אגד מאידך. הצוות הזה מחלק את נושא המו"מ לנושאים ספציפיים. נושא ראשון שנדון היה העקרונות הכלליים ולגביהם היתה הסכמה של תקופת החוזה והשיטה העקרונית להתחשבות. עכשיו הוא מתחיל לפרק את הסל, למרכיבים.

אני פונה לנושא של הפרדת תמחירית. הטלנו לפני שבוע, על צוות מישנה שתוך חודש יגיש לנו המלצות. צוות המישנה הזה מורכב משני צוותים של הממשלה ושל אגד. הם יגישו לנו המלצות לעקרונות שעל פיהם נישם את החוזה. יש לנו את הניתוח של הדו"ח

היו"ר ד. ליבאי:

מדוע לפני שבוע? אני מבין מהדו"ח של מבקר המדינה שכבר בדו"ח שלו ב- 1983 הוא דרש להכין מערכת תמחיר נפרדת. בהסכם מ- 1984 אגד התחייבה לקיים מערכת תמחיר נפרדת לגבי שירות ולפעילויות אחרות תוך 24 חודש שיום החתימה על הסכם מינואר 84. לפי הביקורת אתה היית צריך תוך 24 חודשים עד ינואר 86 לקיים מערכת תמחיר נפרדת. כתוב פה בדו"ח, שהישיבה ראשונה של הצוות שהוקם במאי 85 בנוכחות נציגי משרד האוצר, משרד התחבורה והאגודה הסתיימה, ומאז לא חל שינוי בנושא. האגודה ממשיכה לנהל חשבונות ללא הפרדה בין הקווים הקבועים לפעילויות אחרות. האגודה הסבירה למבקר המדינה כי היא נערכת באופן עצמאי ליצירת תשתית נתונים שיאפשרו ביצוע הפרדה.

אם החלטתם בשבוע האחרון לשבת, השאלה, מדוע זה לא מבוצע, האם ישנה כבר הוראה והתחייבות של אגד. אני מבין שהנתון הזה חשוב גם בעיניך. אם היית אומר לי שההערה הזאת של מבקר המדינה היא חסרת טעם, אז צריכים להתחיל לחשוב מי צודק. אבל אם אתה אומר בעצמך שזה חשוב גם לכם, למה ההזנחה הזאת? למה שהחלטות לא יישמו?

ג. בלינקוב:

למרות שניסינו להגיע להפרדה תמחירית, המערכת התקשתה להגיע. אם זה מסיבות שלאגד יש אינטרס שלא תהיה הפרדה תמחירית ברורה, והממשלה מתקשה לאכוף את זה עליו.

היו"ר ד. ליבאי:

איך אתה מסביר את האינטרס של אגד?

ג. בלינקוב:

האינטרס של אגד לא להגיע להפרדת תמחירית, ברור. יש לו מוסד אחד שמנהל חשבונות, והוא יודע הרבה יותר טוב ממה שאני יודע, ולכן הסיכויים שלו שאני אכיר לו ברמת הוצאות גבוהה ממה שהייתי רוצה להכיר לו באמת, הם יותר גדולים. זה האינטרס של אגד.

היו"ר ד. ליבאי:

אתה טוען שלאגד אין אינטרס לבצע את ההפרדה, ואתם זקוקים להפרדה הזאת. אז מה עושים?

ג. בלינקוב:

עושים, מה שאמרת.

היו"ר ד. ליבאי:

אז לא עושים כלום. מושכים את זה כבר שנים. בלי הפרדה.

ג. בלינקוב:

את עבודת ההכנה כטייטה שקיבלנו מרואה החשבון לקחה שבעה חודשים. היא כללה איסוף נתונים ונבירה בניירות של אגד. אני יכול להגיד לך שזה לא יקח לנו שבוע לסכם את העקרונות, לכן לא חיכינו לרגע האחרון.

היו"ר ד. ליבאי:

אדרבא. אמרו לי שצריך לדון בדו"ח של מבקר המדינה על אגד, ואנחנו דנים. תסביר לי אם חל איזשהו שינוי בנושא של ניהול חשבונות, בהפרדה או ללא הפרדה בין הקווים הקבועים לבין קווים בלתי קבועים, באגד. האם חל איזשהו שינוי, או שהמצב היום, ביולי 87, הוא כמו שהיה לפני 3 שנים?

י. הורביץ:

האם לא חלה הרעה במשך השנים? זאת אומרת, שבעבר זה היה נסיעות מיוחדות ותיירות שזה 25% מהסל והיום זה פקטו לפי הסל, זה לא נכון?

ר. בלינקוב:

זה נכון, אבל יש לכך סיבות. ברגע שהמשקל היחסי של התחבורה היחסית גדל, והוא גדל, אז האחוזים יורדים. אתה לא יכול לקחת את האחוזים ולנתק אותם מהמציאות.

י. הורביץ:

זאת אומרת, בלי הפרדת תמחירית אתה לא יודע אם זה נכון או לא נכון.

ר. בלינקוב:

אני יודע, שמשקל התחבורה הציבורית גדל יותר ממשקל התיירות. אני רואה את התפוקות שלהם. הם מתבקשים להוסיף קווים על ידי המפקח על התעבורה במשרד התחבורה. זה מתייחס אגב לעובדה שהסל שבתוקף, הוא גבוה יותר מהסלים שהיו. כשיש יותר תפוקות, יש יותר הוצאות. אין אפשרות לקחת את קטע ההוצאות, להתעלם מקטע התפוקות, ולטעון שמשלמים יותר. אם תקנה 2 קילו של מוצר כלשהו, תשלם עבור יותר מקילו. (היו"ר ד. ליבאי: ומה בדבר התחשיב הנפרד?)

אני רוצה להפריד בין מה שקרה בעבר, לדבר שאליו אנחנו שואפים. (היו"ר ד. ליבאי: אני רוצה לדעת כיצד מתנהלת מערכת החשבונות באגד. האם קיימת הפרדה או אין הפרדה?)  
ר. בלינקוב:

אפשר שרואה החשבון יענה על זה?

היו"ר ד. ליבאי:

בבקשה, למה לא?

ב. ארדה:

אני רוצה להסביר קודם כל את הנושא של ההפרדה. לאגד אין שתי מחלקות נפרדות שמתעסקות בתחבורה ציבורית ותחבורה לא ציבורית. אותו אוטובוס שנוסע ב 7:05 להביא עובדים לתעשייה האווירית וזה לא תחבורה ציבורית, יכול לחזור כנסיעה בקו לוד חל אביב, אז כאן התחבורה הציבורית שרשאית לסובסידיה. הנושא של תמחיר, של הפרדה תמחירית, הבעיה העיקרית שלו והקשה שלו היא בהגדרות. יש ניגוד אינטרסים מוחלט בין מה שאנחנו היינו רוצים לראות בתחבורה, בהפרדת המחירים, לבין מה שאגד היתה רוצה לראות בזה. לאגד קל לטעון שכל מה שהיא עושה שלא במסגרת התחבורה הציבורית, הוא שולי, היא פשוט משתמשת בצידוד ובאוטובוסים שקיימים במילוי ולכן כיוון שאנחנו עובדים על השולי, תגדילו את הסובסידות פי כמה וכמה.

למרות שאין ספר נוהלים של הפרדה תמחירית, זה לא אומר שלא התנהלו משך שלוש השנים שאני מטפל בנושא, דיונים רציניים מאוד על השיטה. מאחר שאגד זה לא גוף ממשלתי שאפשר לכפות עליו משהו, והוא מצוייד בסוללות של עורכי דין יתכן ויש צורך שתתבצע כפייה מלמעלה. יש לנסח המלצות שתבואנה ממשרד מבקר המדינה או מכל משרד אחר, ובעזרתן

נצליח להגיע להסכמה עם אגד, שיישום עקרונות הפרדה תמחירית טוב למדינה. כל אחד שמצוי פה, יודע שההפרדה של נתונים חשבונאיים מהווה בעייה. יש לקבוע עקרונות והם ניתנים לפרשנות מאוד רחבה. יש לאכוף את הפרשנות מבחון.

היו"ר ד. ליבאי:

לפי הבנתך, האם הביקורת מוצדקת, או הדרישה להפרדת תמחירית מוצדקת?

ב. ארדה:

בהחלט כן.

היו"ר ד. ליבאי:

אגד נוטה שלא לממש את הנושא של הפרדה תמחירית.

ב. ארדה:

ככה אמרנו, לכאורה.

היו"ר ד. ליבאי:

לא ניתן בנסיבות של היום לכפות על אגד?

ב. ארדה:

אמרתי שהוא נוטה להפרדה תמחירית לפי עקרונות שלו, שהם שונים לחלוטין, מהעקרונות שלנו. אנחנו מדברים על הפרדה, זה הכל יחסי. אגד מדבר על הפרדה שולית.  
(היו"ר ד. ליבאי: על מה אתה מדבר? אבקש הסבר יותר ברור.)

ב. ארדה:

אני אדבר בצורה יותר ברורה, למשל על הנושא שהוא מדבר 25% בסל. אם אגד יש לו 25% קילומטר'ג' בסל, לנסיעות לא ציבוריות, אני בא לאגד ואומר: אדוני, תן לי בבקשה 25, או 12, זה לא משנה כמה, מכל ההוצאות שלך להוצאות הלא ציבוריות, ואם זה יביא אותך שם להפסד, אותי זה לא מעניין, אני לא רוצה לסבסד את זה. בא אגד ואומר, תראה, יכול להיות שאני נוסע 25% אבל אם אני לא אסע אפילו קילומטר אחד, זה לא יעלה לי אפילו 10%, אז מה פתאום אתה רוצה ממני 25%? זה לא מגיע לך. אתה רוצה שאני לא אסע, אני לא אסע, אבל זה לא יחסוך לך 25% מההוצאות, אולי יחסוך לך 5%. איפה אנחנו עומדים על 5 או 25? זו שאלה של הגדרה, וזה לא שאלה שיש לה פתרון כלכלי או אפילו חברתי. יש צורך להחליט.

אני לא יכול להגיד שאגד צודק יותר או צודק פחות ממני. בקונסטלציה מסוימת הוא צודק, קונסטלציה אחרת אני צודק. זו בעצם הפרובלמטיקה הכרוכה מהפרדת התשומות התמחירית של אגד. תמיד נגיע לאותו ניגוד אינטרסים.

ברור שלא קיים זלזול בהמלצות של מבקר המדינה. להיפך, קוראים אותו בודקים והולכים אפילו לישיבות משותפות: ודנים כיצד לעשות לאגד סל מתאים למדד. הנתונים הם לא נתונים נומינליים. האשימו פה ברצון לסחבת מכוונת. עכשיו, נשאלנו קודם מה עם המאזן האחרון. ברור לכולנו שאם מוציאים מאזן לפני טיוטה, מוציאים סל לפני מאזן, ואחר כך יוצא מאזן שונה לחלוטין, יתקפו אותנו על זה שעבדנו על פי נתונים שהם לא נכונים.

הפחד שלנו הוא לא לקבוע סל שאחר כך יסתבר לנו שפשוט לא הכל שמה, זאת אומרת, אנחנו רוצים קודם כל לראות. המערכת בנויה על כך שמשך שלוש שנים אספנו באופן שוטף אינפורמציה, שיכולה היום להתרכז לאותה מערכת שאו תכתיב, או תגיע להסכם, או אפילו תתמקח, משהו שבין שני הצדדים על אותה הפרדה תמחירית. משך לושת השנים נאספו אינפורמציות, נעשה מאמץ אדיר שמתבטא גם בדו"חות שהוגשו על ידי הרץ פרידמן, וגם הדו"חות שלנו, מבלי להזדקק לנתונים נומינליים.

כל מערכת הנתונים שנאספה מתואמת למדד המחירים או למדדים אחרים. לא עבדנו על נתונים של השנים 1984-85 כי זו שנה של 500% אינפלציה. כל מי שקצת מבין, יודע שלתאם נתונים בכזאת רמה של אינפלציה זה כמעט בלתי אפשרי. זאת אומרת, היקף העיוות הוא אדיר. לקחנו את שנת 1985-86 שהאינפלציה בה היא ממש נמוכה. האמינות של הנתונים היא גבוהה בהרבה, אבל זה גורם פיגור. אני חושב שזה פיגור שיחסוך לממשלה, אני מדברים על סל ל 10 שנים, סכומים עצומים. הפגור יביא את הסל לבסיסים הרבה יותר אמיתיים, כשהיה 12,10,9 אחוז אינפלציה לחודש, נתונים מאותה נקופה, 5% בסל, ב 10 שנים, זה 200 מיליון דולר.  
(י. הורביץ: מה המימצאים שלך?)

המימצאים שלי פורסמו בעיתון. אני קבעתי לפי בדיקה ראשונית והיא עדיין טיוטה, אני מסרתי אותה לאגד לצורך תגובה. אני חושב שאי אפשר לתת מימצאים לפני שהמבוקר מגיב עליהם.

היו"ר ד. ליבאי:

כן, הראשון שיסכים איתך יהיה מבקר המדינה.

י. הורביץ:

כן, אבל מה אומרים מימצאיך?

ב. ארדה:

אני הגשתי טיוטה לאגד. האם אני יכול לפרסם מימצאים של טיוטה שנמסרה לתגובה?

היו"ר ד. ליבאי:

אנחנו לא נפרסם, אלא אנחנו רוצים להבין.

י. הורביץ:

לא, סליחה, בפני הוועדה הזאת אין סודות.

ב. ארדה:

אני שואל שאלה אתית לגמרי.

י. הורביץ:

אתה יכול להגיד לנו.

ב. ארדה:

אני שואל אותם, מה הנוהל שלהם.

י. הורביץ:

בוועדה אתה יכול להגיד.

ב. ארדה:

בוועדה אני יכול להגיד. אני מצאתי שלאגד נשאר לפני פחת ומימון, עודף שנע בין 220 ל 230 מיליון שקל, במחירי דצמבר 86. זאת אומרת, עודף שהיה צריך לכסות לה את המימון ואת ההצטיידות. אני הסתכלתי על אגד כעל מערכת, אני מדבר על לפני שלוש שנים, זה חלק מתקופת החוזה, אני לא נכנסתי להפרדה כאיש צוות שעובד לידי בענין הזה.

י. הורביץ:

אני לא מבין שום דבר. אתה טוען שאין גרעון לאגד אלא למעשה יש לו עודפים?

ב. ארדה:

אני טוען שאם יש לאגד גרעון, זה לא מהפעילות השוטפת שלו.

י. הורביץ:

לא מהפעילות השוטפת?

ב. ארדה:

כן. יש לו תיירות, נסיעות מיוחדות, אלף דברים שאולי לא שייכים לפעילות השוטפת.

היו"ר ד. ליבאי:

אתה טוען שהגרעון הוא פועל יוצא של פעולות מסוימות אבל לא של עצם הטיפול של התחבורה הציבורית השוטפת.

ב. ארדה:

אני נעצרתי בכל ההוצאות שמשמשות לתחבורה הציבורית. זאת אומרת, בכל התשומות שמשמשות בסיס לסל,

היו"ר ד. ליבאי:

ואתה מחכה עכשיו לתגובה של אגד.

ב. ארדה:

ואני מחכה עכשיו לתגובה של אגד.

היו"ר ד. ליבאי:

האם זאת מסקנה סבירה?

ב. ארדה:

מה פירוש?

היו"ר ד. ליבאי:

כל ניהול התחבורה הציבורית היום משאיר את אגד בעודף ולא בגרעון?

ב. ארדה:

זה עוד לא עודף. זה עודף לפני פחת ומימון.

י. הורביץ:

ולמה אתה מתכוון מימון?

ב. ארדה:

אם יש לך אוטובוס הוא גם עולה לממן אותו. זה לא רק הפחת שלו, זה גם הריבית שלו. אני טוען שאגד צריך לממן את האוטובוסים מהכסף שהוא מקבל כהון מהחברים שלו. אגד טוען שאני לא אכתיב לו מה הוא צריך לעשות עם ההון של החברים שלו. היחסים בין אגד לחבריו זה נושא שניתן לכתוב אודותיו דוקטורט. היחסים בין אגד לחברות של החברים זה דוקטורט.

תבינו שאנחנו מערכת לעומת אגד, שהוא מערכת שהיא לעצמה. צריך לאסוף חומר שהוא רב שנתי מאוד על מנת להגיע. גם התנאים משתנים משנה לשנה.

י. הורביץ:

החומר פתוח בפניך?

ב. ארדה:

היום, למשל, אגד מתמודד עם בעיה, כתוצאה מהחוק החדש, שמשחרר ממס את חבריו בעת שהם פורשים. לאגד תהיה בקרוב בעיה של פרישה מואצת של חברים. הם לא ירצו להישאר, מאוד נוח להם לאחר 25 שנים ללכת הביתה. יכול להיות שכל המערכת שלהם תתהפך היום פתאום.

היו"ר ד. ליבאי :

טוב, אבל אתם מעוניינים שחברים יפרשו, אתם מעוניינים שיהיה יעול, מבקר המדינה אם הוא מוותר באיזה מקום, הוא מתייחס לזה.

ב. ארדה :

אתה אומר במשפט דבר שלדעתי צריך דוקטורט שלם למען להבין.

היו"ר ד. ליבאי :

הביקורת היתה כי האגודה לא הגישה לאישור הממשלה תוכנית פרישה מוקדמת, זה במסגרת ההתייעלות של האגודה, והיתה פרישה של 687 חברים. ופה כתוב: את ההפרשים בסך 46 מיליון שקל, 31 מיליון דולר דורשת האגודה ממשרד התחבורה, וכל זה לעניין הפרישה וכך הלאה. מה הרע בזה שחברים יפרשו מאגד אם אנחנו דורשים התייעלות?

ב. ארדה :

זה שלפני התייעלות, שהצגת קודם, התחילו ב 400 או ב 360 מיליון וגמרו ב 260. זו בדיוק היתה המטרה.

היו"ר ד. ליבאי :

זה חיובי. אתה ביקרת את הכנסת על זה שחוקקה או בתהליך חקיקה של איזשהו חוק שיכול לעודד לפי דעתך פרישה מחברות באגד.

י. הורביץ :

החומר היה פתוח בפניך כשערכת את הבדיקות? זאת אומרת, היחסי נגיד בין אגד לחברות החברים, היה פתוח?

ב. ארדה :

בוא נדבר על החברות של החברים של אגד. ביקשתי הרבה פעמים להסתכל בחומר של החברות של החברים, וקיבלתי תשובה שזה לא מענייני. שזה לא חברות של אגד, ובאיזה סמכות אני מבקש את זה? והאמת היא, שמבחינה משפטית לפחות, אין לי מה לענות להם. הגעתי לזה שאני מבקש את המאזנים בלבד, הם סרבו לתת לי אותם. איפה שאגד מחזיק מניות, זכותו לקבל מאזנים כבעל מניות, זה הדבר היחידי שקיבלנו. הם אמרו לי לא להתערב לגבי החברות של החברים. אני לא יודע אך אני חושב שהם צודקים, לפחות חוקית. בחברות של החברים אין לנו שום מעמד, אלא אם אתה חושב שהחווה עם אגד מקנה לי את המעמד הזה ואני מאוד אשמח, מפני שאני משער מה אפשר למצוא שם, אבל אין לי שום רשות להיכנס לשם. אני חושב שגם מבקר המדינה לא הצליח להיכנס לשם למרות שמעמדו חזק משלי.

י. הורביץ :

אלו לא חברות של אגד, הן לא עומדות לביקורת.

ב. ארדה:

אם אתה לא הצלחת להיכנס, אולי תיתן לי דרך להיכנס לזה.

היו"ר ד. ליבאי:

נגעתם פה בנקודה שאני לא מבין. אתם מבקרים את אגד, ואגב, בתוקף מה?

י. הורביץ:

כגוף נתמך. 9,8. סעיף 9 סעיף קטן 8.

היו"ר ד. ליבאי:

9,8. טוב. ואתם לא יכולים לבקר את חברות החברים?

י. הורביץ:

נכון.

ב. ארדה:

אבל מי שמשלם כסף

היו"ר ד. ליבאי:

רגע, אתה מדבר על מפעלי תחנות בנצפה?

ב. ארדה: ו-יאיר הורביץ:

בין השאר.

היו"ר ד. ליבאי:

הם לא גופים מבוקרים?

ב. ארדה:

לא.

י. הורביץ:

אני משלם כסף באגד אני יכול לבדוק את חברת פז? הוא קונה ממנה דלק.

ב. ארדה:

אני מחפש דרך להיכנס לחברות של החברים. כל עזרה תתקבל בברכה. זה בהחלט נושא שכדאי לנו לדבר עליו יחד, אבל נכון להיום, החברות של החברים סגורות בפנינו לחלוטין.

היו"ר ד. ליבאי :

זה דבר שצריך ללמוד אותו. פה מגישים לי תרשים.

י. הורביץ :

זה לא משקף. זה משקף בערך 15% מאגד.

היו"ר ד. ליבאי :

אתה מדבר על החברות של החברים?

ב. ארדה :

כן, יש להם 43 חברות.

היו"ר ד. ליבאי :

43 חברות ואין לך חדירה פנימה וזכות הצעה פנימה?

ב. ארדה :

אתה יודע מה, לפחות לחלק מהן אני לא רוצה שתהיה לי גישה.

ב. לוי :

יש המלצה ברורה של מבקר המדינה בדו"ח שלו, שיהיו ספרים פתוחים של החברות של החברים בפני משרד התחבורה. איך משיגים את זה?

היו"ר ד. ליבאי :

אם תשכנעו את המחוקק הוא יכול להגיע לזה. יכול להיות שיהיו כמה הפגנות בחוץ, אבל צריך לשבור גם את אגד בנקודה הזאת.

ב. לוי :

האמת היא שיש שלושה שלבים בעניין הזה. שלב ראשון: אגף תכנון וכלכלה במשרד התחבורה ערך אומדן והגיע פחות או יותר לסכומים האלה, והאומדן הזה קיבל ביטוי בסכום כללי בטיוטה. שלב שני: בועז ארדה, המשרד שלו הגיע לנתונים האלה. שלב שלישי: אנו עשינו בדיקה בלתי תלויה, החוברת שהחזיק רמי קודם כאן, גם בחוברת הזאת יש סל זול ב 100 מיליון ש"ח.

ב. ארדה :

ואני רוצה להוסיף, שבצוות המצומצם שדן בנושא, אנחנו מבקשים מאגד שכל סעיף ייבדק על ידינו פעם נוספת.

היו"ר ד. ליבאי :

אנחנו מבקשים הדו"חות, גם הדו"ח שלך, טיוטת הדו"ח שלך בשלב זה, וגם של משרד אחר?

ג. ארדה:

מה הם השמות של רואה החשבון? משרד אבירס, ארז ויהודה פרידמן.

היו"ר ד. ליבאי:

כן, פרידמן ושותפיו. אני חוזר ומבקש שהדו"ח או הדיווחים האלה יונחו לפנינו, אני הייתי רוצה בכל אופן שתהיה לנו ולמנכ"ל משרד מבקר המדינה אפשרות לעיין בהם.

ב. לוי:

מנכ"ל משרד מבקר המדינה החזיק טיוטה שאנחנו הגשנו לאגד. בענין הפרדת הנסיעות המיוחדות ונסיעות הקו, אנחנו נתנו למעשה תשובה. אנחנו סבורים שקשה מאוד, אולי בלתי ניתן לבצע את הפרדת התמחירים. לכן בטיוטה שאתה החזקת, דרשנו למעשה הפרדה פיסית של הנסיעות המיוחדות מנסיעות הקו, וזה על סמך נתונים שצברנו.

ר. בלינקוב:

כשהוא אומר אנחנו, זה לא מקובל על האוצר בנקודה הזאת.

ב. לוי:

זאת טיוטה שהוגשה, למעשה יש מחלוקת כלכלית פנימית בתוך הממשלה אם זה טוב למשק אם לאו.

היו"ר ד. ליבאי:

מה טוב למשק?

ב. לוי:

הם טוענים שהנסיעות המיוחדות מתבצעות לא בשעות השיא, כאילו שהאוטובוס עומד ללא מעשה, ואם הוא נוסע בנסיעות קו, בנסיעה מיוחדת, אז המשק מרוויח מזה.

היו"ר ד. ליבאי:

אגד כל כך מוכשר ומתורגל בהקמת חברות בת וכיוצא בזה, האם אי אפשר להכניס את נושא התיירות לחברת בת שיהיה לה תקציב סגור ושונה לחלוטין, תוך פעילות נפרדת עם התחבורה הציבורית?

ב. לוי:

זה מה שאנחנו רוצים.

ר. בלינקוב:

משרד התחבורה ביקש, שאותו אוטובוס לא יוכל לשרת, משעה 4 עד השעה 5 בבוקר את הקו הציבורי, ב-5 לקחת נוסעים לתעשייה האווירית

ולחזור לקו. המשמעות היא שכדי להסיע את אותם נוסעים בתחבורה הציבורית, תצטרך לקנות את האוטובוס, והוא לא יוכל מבחינה טכנית, הוא יהיה צבוע בצבע אחר. ואז כל ה 21% או כל ה 25% האלה, עלול להיות גובה ההתייקרות של התחבורה הציבורית.

ב. לוי:

אנחנו בודקים גם את זה, וייתכן מאוד שניתן היתרים שהנסיעות המיוחדות תהיינה רשאיות לעשות נסיעות קו, תמורת תשלום גבוה, פר שעה. הכוונה לשעות שיא, כשמדובר בשעתיים: שעה בבוקר, ושעה אחרי צהריים, לקראת הערב, וזה עדיין בבדיקות. אם באמת העלות למשק תהיה בלתי נסבלת, נצטרך לשנות את ההצעה. אם העלויות תהיינה סבירות, אנחנו שואפים להפרדה פיסית.

היו"ר ד. ליבאי:

טוב, בדבר אחד שוכנעתי, שהנושא הוא סבוך מאוד, ושמי שעוסק בזה רוכש לו במשך השנים הרבה בקיאות. אפשר ללמוד את זה באופן שטחי, אבל לא קל להבין את כל המשמעויות והרזים, אבל אנחנו צריכים להשתדל.

אנחנו, כמובן, ערים לכך שהיום לא שמענו בכלל את אגד, ויש לאגד מה לומר ואולי אפילו לזעוק בכל הנושאים האלה. אנו נעשה זאת בישיבה נוספת, לאחר שאדאג לכך שלפעם הבאה יקבלו אנשי אגד את ההזמנה ישירות. אין לי כל טענה אליהם שהם לא נכחו היום. אני חושב שאופן זימונם היה מוטעה והאחריות היא אך ורק עלינו. אנחנו מודים מאוד לכל אלו שטרחו להסביר לנו את הדברים, היה מאוד מעניין לשמוע אתכם. אנחנו נמשיך בישיבה הבאה, במועד שייקבע, והוא לא מאוחר. אתה אומר שאתה חוזה שתוך חודשים תגיעו לסיכום?

ר. בלינקוב:

אני מקוה.

היו"ר ד. ליבאי:

אתה מקווה שתוך חודשיים תגיעו לסיכום. הישיבה הבאה שלנו תתקיים תוך החודשיים האלה. אני יודע שהאופטימיות היא מידה טובה, ואני הייתי רוצה שכל עם ישראל יהיה נגוע באופטימיות, אבל שהיא תהיה תמיד על בסיס מאוד ריאלי.

הישיבה ננעלה בשעה 11:30.