

פרוטוקול מס' 166
מישיבת ועדת הכלכלה
יום רביעי, כ"ח תשרי התשנ"ח (29.10.97), שעה 09:00

- נכחו:** חברי הוועדה: אבי יחזקאל - היו"ר
גדעון עזרא
עבד אלמלכ דהאמשה
אברהם פורז
- מוזמנים: פאני אקסל
אבי ירושלמי - אגף תכנון וכלכלה במשרד התחבורה
מנהל אגף כלכלה ותכנון במשרד התחבורה
מלי סיטון - סגנית היועץ המשפטי במשרד התחבורה
גדעון שמיר - מנכ"ל רשות הנמלים והרכבות
משה ליכט - רשות הנמלים והרכבות
יואל נווה - אגף התקציבים במשרד האוצר
עקיבא מוזס - יו"ר דירקטוריון רותם אמפט נגב
יורם כהן - מנהל אגף הכימיה והפרמצבטיקה
ציון אוסמו - כלכלן אגף הכימיה
משה נחום - מנהל המח' לשחר חוץ התאחדות התעשיינים
איתן רפפורט - נשיא לשכת הספנות
סימנטוב נאגו - יו"ר ועדת התעריפים לשכת הספנות
חנוך וינוקמון - מנכ"ל איגוד המשתמשים בהובלה ימית
שמואל שטראוס - מנכ"ל צובר
בני רובין - משרד המשפטים
חזקיהו ישראל - התאחדות התעשיינים
- יועצת משפטית: אתי בנדלר
- מנהלת הוועדה: לאה ורון
- קצרנית: יפעת שפרכר

- סדר-היום: מבנה אגרות הנמלים והרכבות כהכנה לדיון בתקנות
- א. תקנות הנמלים (אגרות סבלות למטענים הנפרקים במשמרת ג') (הוראת שעה), התשנ"ז-1997
- ב. תקנות הנמלים (תיקון), התשנ"ז-1997 בדבר אגרות לכלי שיט נימליים.
- ג. תקנות הנמלים (תיקון מס'...), התשנ"ז-1996 בדבר אגרות לכלי שיט לנוסעים בנמל אילת
- ד. תקנות הנמלים (תיקון מס'...), התשנ"ז-1996 בדבר ניטול חומרים מסוכנים בנמלים.
- ה. תקנות הנמלים (תיקון מס'...), התשנ"ז-1997 בדבר שיעור אגרת רציף.
- ו. תקנות הנמלים (תיקון מס'...), התשנ"ז - 1997 בדבר אגרת רציף למטענים במעבר יבשתי.

מבנה אגרות רשות הנמלים והרכבות כהכנה לדיון בתקנות

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה בנושא מבנה אגרות רשות הנמלים והרכבות, כהכנה לדיון בתקנות א-ו.

גדעון שמיר:

רשות הנמלים, בשנים האחרונות, נמצאת במגמה מתמשכת של התייעלות. ההתייעלות מתבטאת בעיקר בצימצום כוח האדם והרחבת התשתיות. למרות שאנחנו עדיין תאגיד ממשלתי, אנחנו משתדלים להתנהג כאילו אנחנו כבר אחרי עידן המונופולים, ואנחנו מנסים לשפר את רמת השירות. אנחנו לא מנסים להמנע מחשיפה לדרישות הלקוחות וגם לביקורת תקשורתית.

לפני 8 שנים רשות הנמלים קלטה את רכבת ישראל כנמל רביעי ברשות הנמלים. זהו נמל שמקבל סיבסוד ישיר מרשות הנמלים בהיקף של 100 מיליון שקל בשנה, וזה בנוסף ל-160 מיליון שקל של תמלוגים שנתיים שאנחנו נותנים לממשלת ישראל. אנחנו מעבירים למעלה מרבע מיליארד שקל כל שנה לקופת המדינה.

אנחנו מבחינים ב-7 השנים האחרונות במגמה מתמשכת של עלייה בהיקף תנועת המטענים בנמלים. ב-10 שנים מוכפלת התנועה בנמלים. הסיבה העיקרית לכך היתה הצמיחה הכלכלית בעקבות העלייה ובעקבות ניצני השלום. בנמלים אנחנו רואים את זה בצורה מאוד מאוד ברורה. זה מביא אותנו לכך שרשות הנמלים, בעיקר בשני הנמלים העיקריים נמל חיפה ואשדוד, מתמודדת עם צפיפות של אוניות הולכת וגוברת. בשנים האחרונות ניצלנו כל בדל שטח שנשאר לנו בתוך הנמלים, על-מנת לפתח אותו בכיוון התפעולי, אם זה רציפים, משטחי עבודה, מחסנים, או רכש ציוד.

היום אנחנו נמצאים במצב שבו הנמלים יגיעו להמתנות ארוכות מסביב לנמלים. דבר זה מחייב אותנו להשקיע השקעות אדירות בפיתוח בשנים הקרובות. אנחנו נמצאים בשלבים הממש אחרונים של התכנונים, והאישורים הסטוטוריים. זה אומר שלקראת שנת 2005 אנחנו נראה איזה שהיא התרחבות של הנמלים.

היו"ר אבי יחזקאל:

כמובן שזאת התרחבות של הנמלים הקיימים.

גדעון שמיר:

גם בנמל חיפה וגם בנמל אשדוד הכוונה היא לפרוץ מעבר לשוברי הגלים הקיימים, כלומר לבנות שוברי גלים חדשים ובתוכם לבנות נמלים חדשים צמודים לאשדוד הנוכחית וחיפה הנוכחית.

היו"ר אבי יחזקאל:

מה הכוונה בצמוד לאשדוד הנוכחית?

גדעון שמיר:

צפונית לנמל אשדוד ממוקמת תחנת אשכול, שהיא תחנת הכוח. השטח הפתוח שבין הגדר הצפונית של נמל אשדוד הקיים לבין חברת החשמל יהפך לנמל חדש, וזאת כאשר נבנה שובר גלים צפוני חדש, שיהיה ממוקם בקו של תחנת הכוח אשכול.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם אתם הולכים מכיוון חיפה לכיוון חדרה?

גדעון שמיר:

אנחנו הולכים לכיוון הקישון, נמל ישראל והקריות. אנחנו מדברים על הכפלת הנמלים. בשלב ראשון אנחנו מדברים על השקעה של מיליארד דולר, שייעשה ב-7 השנים הקרובות. המקורות הכספיים שעומדים לרשות הרשות מתחילים להיות בעייתיים, וזאת מהסיבה שבכל שנות הרשות לא לקחנו ולא לוקחים אפילו שקל אחד מקופת המדינה להשקעות ברשות הנמלים. הכל בא מקרנות וחסכונות, אם זה הפקדות בחשב הכללי או במקומות אחרים שעומדים לרשותינו.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם גייסתם אשראים?

גדעון שמיר:

בנוסף להשקעות האלה, ממקורותינו העצמיים בלבד, נוספו התמלוגים של 160 מיליון שקל וכ-100-120 מיליון שקל לטובת הרכבת.

היו"ר אבי יחזקאל:

מבחינת המטלות, האם אפשר לומר שהחיבור של הרכבת לנמלים היא כמו שמחברים בין פיסח לגיבן?

גדעון שמיר:

החיבור הוא בין פיסח לביריון.

היו"ר אבי יחזקאל:

מי הוא הביריון? האם אפשר לדבר על דרכי הפרדה בין רשות הנמלים לרכבת?

גדעון שמיר:

ישנה החלטת ממשלה בעניין, שאושרה לפני כחודש וחצי. לפי מיטב ידיעתי עובדים עליה.

קראתי לא מזמן שהפרטת הרכבת ברשות הנמלים לא תועבר במסגרת חוק ההסדרים אלא במסגרת חקיקה רגילה. אתם, חברי הכנסת, יודעים מה המשמעות.

גדעון עזרא:

מה בנוגע לנמל אילת?

גדעון שמיר:

נמל אילת הוא נמל שהתכווץ בפעילות שלו בשנים האחרונות. ב-15, 10 שנים האחרונות צימצמנו שם כ-50% מכוח האדם. העיסוקים העיקריים של נמל אילת הם פריקת רכב יבוא מהמזרח הרחוק והעברתו צפונה, וייצוא של תפוזות פוספט אשלג על ידי חברות.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם הנמל גוסס?

גדעון שמיר:

הנמל לא גוסס. הנמל הקטין את פעילותו. יבוא מכוניות וייצוא כימיקלים בתפזורת נעשה בצורה יפה מאוד. לפי דעתי לא צפויה התרחבות אדירה של הפעילות בנמל אילת בשנים הקרובות.

משה נחום:

הרכבת הועברה לרשות בכסף מלא. בהחלטת הממשלה הוחלט להחזיר את הרכבת למשרד התשתיות ללא תמורה. מדובר על מיליארד חמש מאות מיליון שקל שנלקחו מהרשות ולא מוחזרים לה. כל זה על חשבון המשתמשים, ולכן יש להוסיף את זה לקופה.

עבד אלמלכ דהאמשה:

משרד התשתיות יכסה את הכל.

גדעון שמיר:

אני מזמין אתכם לביקור באחד הנמלים או בשלושתם. החלטת הממשלה מדברת על הפרדה של הרכבת מהרשות, ואנחנו נערכים בהתאם. על הפרדות ועל הפרטות אחרות אני לא יודע. אפשר ליזום ביקור של ועדת הכלכלה בנמלים. יש לנו בהחלט מה להראות.

היו"ר אבי יחזקאל:

מהם המחירים שאתם גובים ביחס למחירים שגובים בעולם בתחום של ייצוא וייצוא? האם אפשר לעשות השוואה כזאת?

משה ליכט:

קשה מאוד להשוות את הדברים האלה כי מבנה המחירים בעולם שונה מאשר המבנה אצלנו. ברוב הנמלים בעולם התשתיות מסובסדות על ידי המדינה, ולכן לא צריך החזר שבביל התשתית. התעריף אצלנו אמור להחזיר לנו כסף עבור ההשקעה.

היו"ר אבי יחזקאל:

במודלים של הפרטה, אם יש כאלה בעולם, מדברים על הבחנה בין תשתית לבין חברות שמפעילות את הנמלים. בחברות שיש השקעה בתשתיות, המדינה עושה את ההשקעה בתשתית, והיא זאת שנותנת לחברות פרטיות להפעיל את הדברים. מהבחינה הזו יש בעיה.

משה ליכט:

לכן יש לנו אגרה מיוחדת שנקראת אגרת רציף, שנקבעת כאחוז מערך הסחורה שאמורה לממן את החזר עבור התשתית. זה כמעט לא קיים בעולם. אם אנחנו לוקחים בחשבון שאנחנו מסבסדים את הרכבת ונמלים אחרים לא, ואנחנו משלמים תמלוגים ונמלים אחרים לא, לנו יש את התעריפים הנמוכים בעולם.

אנחנו נמצאים באיזה שהוא מקום טוב באמצע. אם אני מוריד את רבע המיליארד שאנחנו משלמים למדינה, תחת שם כזה או אחר, אנחנו אולי הנמוכים בעולם מבחינת

התעריפים.

העלות האמיתית בנמל היא לא התעריפים של הנמל אלא המתנת האוניות. זה המחיר האמיתי שהלקוחות משלמים. בעולם לא מקובל שאונייה ממתנה להכנס לנמל יותר מיום. אצלינו הממוצע מתחיל להגיע לחמישה או שישה ימים, שזה מצב גרוע מאוד. יש להשקיע את הכסף במצב התשתית שלנו.

העלות האמיתית של אוניה בנמל היא כמו 20 עד 30 אלף דולר ליום. כל התעריפים שלנו ביחד, כולל חמישה ימי שהייה, אינם מגיעים למחיר הזה. ההתייעלות האמיתית היא לא על ידי שינוי התעריפים, אלא על ידי השקעה של מיליארדים ומתן שירות.

היו"ר אבי יחזקאל:

מה צריכה להיות ההשקעה בתשתית?

משה ליכט:

בשני הנמלים ביחד קצת יותר ממיליארד דולר.

היו"ר אבי יחזקאל:

כמה השקעתם בתשתיות בחמש השנים האחרונות?

משה ליכט:

יש לנו בריכה קיימת. העלות הגדולה היא לצאת עם שובר גלים לתוך הים הפתוח. אנחנו כן משקיעים, אבל בתוך הבריכות הקיימות. סדר גודל ההשקעות בנמלים הוא בערך 250-300 מיליון שקל בשנה.

אברהם פורז:

כאשר מגיעים לנמל, האם הפריקה והטעינה הן 24 שעות?

משה ליכט:

הפריקה והטעינה הן יעילות למדי. אוניות "צובר" יכולות לעמוד ארבעה וחמישה ימים, מכיוון שצורת הפריקה והטעינה היא שונה.

גדעון עזרא:

עד שתהיה ההרחבה של הבריכות, ועד שתגיעו לאיזור תחנות הכוח באשדוד או לקריות זה סיפור של שנים. האם עד אז אנחנו צריכים לשלם את הכסף הגדול או אפשר לעשות התייעלות פנימית? לפי מה ששמעתי אתמול, המצב הוא לא טוב.

גדעון שמיר:

היו שנים רבות שרשות הנמלים לא עבדה במשמרת ג'. בשנים האחרונות, בשלבים הולכים ומתרחבים, אנחנו עובדים במשמרת ג'. הדברים הם לא כל כך פשוטים בשטח כפי שהם נראים באולם הדיונים, ולאו דווקא בגלל זכויות עובדים שנרכשו במשך השנים. גם מהזכויות האלה אי אפשר להתעלם. אף אחד לא גנב את הזכויות האלה. אלו דברים שהם מוסכמים. אלו חוזים, ואי אפשר להתעלם מהם ולהפך אותם חד צדדית. דינם כדין הסכם חוזה לכל דבר ועניין.

בנוגע לעבודה במשמרת ג' ועבודה של 5 שעות של מנופאי, אני חושב שלעבוד על המנופים מהסוג הזה 8 שעות רצוף לא מקובל באף מקום בעולם. אנחנו לא הגרועים בתנאי אירגון המשמרות פר מפעילים ופועלים בנמלים. הדרישות הבטיחותיות לא מרשות לאדם לעבוד משמרת כמו שעובד נהג מונית.

אנחנו נמצאים במגמה הולכת ומתרחבת של משמרת ג'. מעבר לסיסמה של עבודה במשמרת ג', אנחנו יודעים שלא כל כך פשוט להתאים את המשק הישראלי כך שהוא יקבל את העבודה שאנחנו רוצים לתת במשמרת ג'. קשה מאוד להחנות מכולה באיזה שהוא מגרש בלילה כי היא תגנב עם המשאית או בלי המשאית.

המפעל שותף לסיסמאות לעבוד 24 שעות ביממה. כאשר אני מגיע למפעל הזה עם משאית או מכולה, אז פירושו של דבר שהוא צריך לפתוח את המחסן בלילה, לשים את המונים שלו בלילה, להציב את השומרים בלילה ולהזמין את המלגזנים בלילה. המשק הישראלי לא יודע לעבוד בלילה, והוא לא יודע לקבל את השירות שאנחנו מוכנים לתת לו בלילה.

משה ליכט:

האגרות של רשות הנמלים מורכבות מחמישה סוגים של אגרות. באגרות כלי שייט האוניות משלמות עבור זה שמכניסים אותן לתוך הנמל, קושרים אותן ונותנים להן שירותי גרירה.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם אגרות כלי שייט כוללות גם אגרות על יאכטות?

משה ליכט:

יש גם אגרות כלי שייט על יאכטות.

היו"ר אבי יחזקאל:

כמה גובים על יאכטה?

משה ליכט:

30 דולר למטר יאכטה.

היו"ר אבי יחזקאל:

למה כל העניין של אגרות הם רק עניין של 5% או 7% מסך כל ההכנסות שלכם? האם אתה חושב שיש איזה שהוא עיוות בעניין הזה?

משה ליכט:

בעולם לא מקובל שאגרות כלי שייט יהיו 5% או 7%. מה שמשלמות אוניות בעולם נע בין 30%-50%.

היו"ר אבי יחזקאל:

למעשה יש עיוות אמיתי בעניין של כלי שייט.

משה ליכט:

יש עיוות מסויים בין מה שמשלם הים לעומת מה שמשלמת היבשה.

האגרה השנייה היא פריקה מהאוניה עד לרציף. האגרה משולמת גם על ידי הספנות. היא בנויה פחות או יותר לפי טון המשקל של הסחורה. אגרה נוספת היא אגרת סבלות, שאותה לא משלמים בכל מקרה. אם הסחורה מגיעה מהאוניה לשטח שלנו אז משלמים סבלות, ואם היא הולכת למסירה ישירה אז לא משלמים סבלות.

אגרה נוספת היא אגרת אחסנה. הכוונה היא למי שמאחסן סחורה בנמל. האגרה בנויה בדרך כלל מתקופת פטור של 6 ימים. לייצוא יש תקופת פטור של 12 יום. מי שנשאר אחרי תקופת הפטור משלם את ערך האחסנה מהיום הראשון.

אנחנו מקדישים מיליארדים של שקלים לשטחי אחסנה של מכולות, והתעריפים האלה אמורים לעודד אנשים להוציא את המכולות כמה שיותר מהר מהנמל.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם זה נכון שבתחומים של אחסנה, יש חברות ישראליות שיש להן שטחים ברשות?

משה ליכט:

החברות עוסקות בריקון של המכולות, והן במידה מסויימת מספקות אחסנה של מכולות. זה שירות שאנחנו מנסים לטפח אותו יותר ויותר. בחיפה יש חברה אחת ובאשדוד שתי חברות. אנחנו מאוד מנסים לטפח את זה, אבל נראה שזה לא כל כך כדאי לאנשים ולכן זה לא התפתח בישראל.

אגרת הרציף היא אחוז מערך הסחורה. היא באה לממן תשתית. היא מממנת הרבה יותר מתשתית ומכסה גם גרעונות באגרות אחרות. באגרת רציף הייבוא מימן את הייצוא. הייבוא שילם בהתחלה 2% והייצוא 0%. לאט לאט התקדמנו במערכת התעריפים.

עקיבא מוזס:

אולי הייבוא מימן את הממשלה.

משה ליכט:

זה היה אמור לממן את התשתיות, אבל אני חושב שזה מממן גם את התשלומים לממשלה. היום המצב הוא שהייבוא משלם 1.3% והייצוא משלם 0.2%. בהסכמים בינלאומיים שישראל חתמה עליהם יש דרישה, בעיקר מהצד האמריקאי, להשוות את התעריפים של הייבוא.

היו"ר אבי יחזקאל:

מדוע הרפורמה מתעכבת?

יואל נווה:

אני לא יכול לדבר על דבר שלא החליטה עליו הממשלה.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם זה נכון שזה נמצא שנתיים בצמרת?

יואל נווה:

הדיונים על עיוותים ושינויים במבנה אגרות הנמלים נמצא בדיון למעלה משנתיים. היה סיפור כזה בין מנכ"ל משרד האוצר ובין מנכ"ל משרד התחבורה, בנוגע לשינוי מבנה אגרות הנמלים. הדבר הזה אושר בזמנו גם על ידי שר התחבורה וגם על ידי שר האוצר. הוא הוצג בפני רשות הנמלים והרכבות, ושם הוא עבר דיונים במשך תקופה ארוכה מאוד. היא זאת המוסמכת, לכאורה על פי החוק, לשנות.

היו"ר אבי יחזקאל:

מה שאתה אומר הוא שמועצת הרשות מטרפדת את הרפורמה?

יואל נווה:

מועצת הרשות, לפי הבנתי, דנה דיונים ארוכים מאוד ברפורמה. היא הגיעה לשורה ארוכה של הצעות, שהן תיקונים לרפורמה המקורית. הנהלת הרשות הציגה בפני המועצה בפעם הראשונה, אם אני זוכר נכון, הצעה שהיא קרובה לעקרונות שנקבעו על ידי משרדי הממשלה וועדת המנכ"לים הזאת. מבנה מועצת הרשות הוא כזה, שהמועצה מכילה בתוכה נציגים של משתמשים שונים בשירותי הרשות, בין השאר המשתמשים בהובלה ימית, אנשי הספנות ונציגי התעשייה.

כאשר אתה מנסה לתקן שינויים או עיוותים במבנה אגרות מסויים, בדרך כלל יש כאלה שנהנים ויש כאלה שנפגעים. כאשר יש מצב שבו נציגי המשתמשים עשויים להפגע מקומית, יש בעיה להעביר הצעה מהסוג הזה.

מלי סיטון:

חוק הרשות והנמלים קובע ששר התחבורה יתקין תקנות בדבר אגרות. מועצת הרשות אמורה להציע לו את התקנות. כל ההליך היה מעט שונה, מכיוון שוועדת המנכ"לים סיכמה על בקשה לרפורמה שעלתה למועצה. לקח זמן למועצה לעבד אותה, ועכשיו היא מונחת על שולחן הממשלה.

היו"ר אבי יחזקאל:

המועצה סיימה את תפקידה בעניין. האם אפשר לעשות השוואה בין מה שרציתם לבין מה שקיבלתם בחזרה?

יואל נווה:

מהדיון של מועצת רשות הנמלים, אפשר היה להבין שישנם עיוותים בנוגע לאגרות הרשות. הבעיה בעיוותים האלה היא לא שנעשה איזה שהוא עוול היסטורי למישהו פעם אחת, אלא שהמחירים שמוצגים בפני המשתמשים בשירותי הנמל מעוותים לחלוטין. המחירים לא משקפים נכון את עלויות המחירים. אני לא מדבר על סך אגרות הנמלים. יש אלמנטים מסויימים שאמורים לממן פעולות מסויימות של הנמלים.

אם נוצר מצב שאגרות מגולגלות על בעל המטען ועל כולנו, כמו למשל פעולה של פריקה או טעינה, אז המחירים שאחרים רואים מעוותים. הפעילות של אותם משתמשים, שהם בעלי מטענים או חברות ספנות, איננה בהכרח כלכלית. מחיר ההמתנה של אוניה הוא גבוה מאוד. גם כאן יש איזה שהוא עיוות. אם המחיר הגבוה הזה היה מתגלגל על בעל המטען, בעל המטען היה פותח את המפעל בלילה.

הראיה הכוללת, מעבר לחלוקת הנטל בין בעלי האוניות לבין בעלי המטענים ועל מי זה מגולגל ומה אפשר לגלגל בסוף על הצרכן או על בעל המטען, אומרת שיש מקום לעשות את השינוי המהותי במבנה אגרות הנמלים, כך שהאגרות השונות ישקפו את

העלויות של מתן השירותים השונים.

אבי יחזקאל:

איך אתה רוצה יעילות מבעל מפעל כאשר מחכות אוניות מחוץ למזח?

יואל נווה:

המרחק הגאוגרפי בין נמל אשדוד לנמל חיפה הוא קטן מאוד בהשוואה למרחקים אחרים בעולם, ועדיין נוצר מצב שבו התור של פריקת מכולה יכול להיות יותר ארוך באשדוד מאשר בחיפה. יש אוניות שפורקות בשני הנמלים למרות תופעת ההמתנה. יש אבסורד מסויים בפעילות הנצפית ביחס למחירים של עלויות ההמתנה.

משה ליכט:

העיקרון הבסיסי של הרפורמה הוא קודם כל שהתעריפים ישקפו את העלות. צריך שתהיה השוואה בין היבוא לייצוא. מבחינת הנמל אין הגיון שיהיה תעריף שונה לייבוא ולייצוא, אם העלות היא זהה פחות או יותר לייבוא ולייצוא. הסיבות לנושא הזה הן ההסכמים הבינלאומיים שישראל חתמה עליהם, וזה טעון בדיקה. אם נמלי ישראל יכנסו למלכודת זה יכול ליצור עיוות כך שהסחורות שבאמת משלמות יברחו מהנמלים והסחורות שלא משלמות, קרי הייצוא, ישארו בנמלים.

הרשות צריכה ללכת להפרדה אירגונית בין שני הנמלים. נמל חיפה למעשה משמש בעיקר כייצוא, ואילו נמל אשדוד הוא הייבואן הגדול. במידה ונמל אשדוד יעשה את אותה עבודה של נמל חיפה, הוא ירוויח פי שניים מנמל חיפה שעושה רק ייצוא.

היו"ר אבי יחזקאל:

תתן לנמל חיפה ולנמל אשדוד גם לייצא וגם לייבא.

משה ליכט:

האוניות באות לאן שהן רוצות. יש הגיון שנמל אשדוד יהיה נמל ייבוא מהסיבה הפשוטה שהוא קרוב למרכזי הייבוא של ישראל. עדיין מחיר ההובלה היבשתי הוא מחיר קריטי ביותר.

אברהם פורז:

באותם מקומות שמייבאים הרבה אליהם גם מייצאים הרבה מהם?

משה ליכט:

לא בהכרח.

להוביל טונה פלדה שבאה מדרום אפריקה לאילת ומאילת לקריית גת עולה אותו דבר. לכן ההובלה היבשתית היא קריטית. התעריפים שלנו צמודים לדולר. הרפורמה דיברה על הצמדתם למדד ובנייה של נוסחת התייעלות פנימית בתוך המערכת. הרפורמה לא היתה אמורה לשנות את גג התעריפים, אלא היא היתה אמורה להוריד את התעריפים בגובה סיבסוד הרכבת, ואנחנו רצינו וקוינו שתוריד בגובה התמלוגים שאנחנו משלמים לממשלה.

הרשות חייבת להראות התייעלות של 3% לפחות. אם תהיה התייעלות שונה היא תאלץ להוריד את התעריפים ביותר מזה.

עקיבא מוזס:

רשות הנמלים עושה להתייעלות וגם קיבלה מצב נתון שממנו היא ממשיכה. כל העסק הזה בטל בשישים, מכיוון שהסכום העיקרי הוא לא ההתייעלות שלהם. כל ההתייעלות שלהם נראת מצחיקה כאשר אתה רואה את הסכומים שהממשלה מוציאה מהגוף הזה. הבעיה היא שלוקחים תמלוגים ב500 מיליון שקל. רוצים להטיל מס הכנסה על התעריפים, ואחרי זה באים ורוצים לדבר על משמרת ג'.

התעריפים לא עובדים נכון, מפני שזאת פרה חולבת. יש בעיה עם המנהלים כאשר באים אליהם ואומרים להם להתייעל. כל הגוף הזה מעוות. הלכו והפכו את זה לפרה חולבת של מיסים.

אברהם פורז:

אתם לא מתלוננים על המתנה של אוניות.

עקיבא מוזס:

אני מתלונן, אבל אתה לוקח את הכסף שהוא צריך להשקיע. הכסף הגדול מוצע על ידי הממשלה, ואם הכסף הזה היה בפנים אפשר היה להשקיע. אנחנו בעצמינו השקענו חלק מהכסף. אנחנו השקענו בכל המתקנים ובכל הרציפים, ובנוסף אנחנו משלמים את אגרת הרציף לתשתיות. עכשיו רוצים להשוות בין הייבוא לייצוא ולכן מטילים מס על הייצוא.

בואו נשווה את התעריפים שלנו לתעריפים בארה"ב. אנחנו לא מתקרבים לתעריפים שם. יש גזירות על היצואניים. באמריקה זה חצי מחיר. הנקודה העיקרית היא ששם אין יד נוספת שמוציאה את הכסף.

אם הייתם נותנים לו להתמודד ולא מוציאים את הכסף לטובת הממשלה, התעריפים שלו היו מתחילים להיות תחרותיים והוא היה מתחיל להתייעל.

אם אתה רוצה להטיל מיסים על הייצוא אז זה צודק. פה עושים הטא שמטילים מיסים על הייצוא. זאת מדיניות שהיא פשוט לא נכונה. למה לגבות מיסים מהייצוא.

התעריפים בעולם הרבה יותר זולים. אם תוריד את הכסף שהממשלה מוציאה ממני, אז אני מוכן להשוות את עצמי. אם אתה לוקח את כל הכספים, שלא לוקחים אותם בעולם, אז אני נראה אחרת. אתם הם אלה שמחליטים על מיסים ולא על תעריפים.

היו"ר אבי יחזקאל:

160 מיליון תמלוגים, מס הכנסה ו-100 מיליון לרכבת.

עקיבא מוזס:

הכסף הגדול הוא המיסים שמטילים על הגוף הזה. מדובר על 260 מיליון שקל.

יואל נווה:

מדובר על מחזור של מילארד שלוש מאות שקל. הרשות משלמת תמלוגים בסביבות 160 מיליון שקל לאוצר המדינה, כמו שמשלמים עובדי מפעלים אחרים.

נושא נוסף הוא הגרעון השוטף של הרכבת, והוא עומד על כ-100-120 מיליון שקל. החלטת המנכ"לים דאז החליטה, שכאשר תיושם הרפורמה בנוגע למבנה אגרות הנמלים, הממשלה תממן ותסבסד ישירות את התקציב ואת הגרעון השוטף של הרכבת, וזאת בכפוף

לכמה תנאים. אחת ההצעות שעומדת לדיון מדברת על הפחתה של 100 מיליון שקל מאגרות הנמלים. בתקופה שהרכבת היתה במסגרת הרשות, היא השקיעה כספים מעודפים שהיא צברה לתשתית הרכבת.

עקיבא מוזס:

כמעט רבע נמל הושקע על ידי הייצואנים. אנחנו הם אלה שהשקענו בעצמינו, ואנחנו הם אלה שמשלמים מס הכנסה. העודף של רשות הנמלים, עד לא מזמן, היה מיועד לבנות את הנמלים. זה היה הייעוד שלו, וזה הוצהר על ידי כולם. הכסף הזה נמשך ביד קשה מתוך רשות הנמלים בצורה חד צדדית.

היו"ר אבי יחזקאל:

כל עוד אני כאן לא תוטל אגרת רציף על הייצוא. 160 מיליון שקל יגבו גם אם זה יהיה בידיים פרטיות. יש בעיה של תשתית. גם בידיים אחרות היו משלמים 160 מיליון שקל, וגם בידיים אחרות היתה בעיה של תשתית.

עקיבא מוזס:

זה לא נכון שאם זה היה בידיים פרטיות וזה היה מנוהל כמשק מערבי היו מטילים את ההיטלים האלה בסכומים האלה.

גדעון עזרא:

כמה היית חוסך כתוצאה ממיסי הנמל?

עקיבא מוזס:

מדובר על סדר גודל של 100 מיליון שקל לתעשיית הכלל ייצוא.

משה נחום:

1.1% התייקרות של הייצוא.

גדעון עזרא:

האם הסעיף של המתנת האוניות כלול ב-1.1%?

משה נחום:

המתנת אוניה יש לה אפקט כפול בכך, שהסחורה ממתינה בחוץ, ובכך שהספנות מטילה היטל צפיפות כתוצאה מהצפיפות שנוצרת בנמלים. היטלי הצפיפות הפכו להיות חלק בלתי נפרד מעלות התובלה מכיוון שהצפיפות קיימת לאורך זמן. יש 5% היטל קבוע של צפיפות לכל אורך השנה, כך שמי שמשמש משלם אותם.

עקיבא מוזס:

צריך להוריד את ההיטל על הייבוא, אבל לא צריך להעלות את ההיטל על הייצוא מפני שזה מס.

משה נחום:

דמי רציף בארה"ב הם רבע אחוז. הייצוא לא משלם את דמי הרציף מכיוון שבחוקה האמרקאית נכתב שאסור להטיל שום מס על ייצוא. לכן מתנהלים מאבקים בבתי במשפט כי

מדובר באפלייה. האמריקאים בעצמם עושים אפלייה בין הייצוא לייבוא, ויש להם את החוצפה לדרוש מאיתנו השוואה בין תעריפי המס לייצוא ולייבוא.

הצעת הרפורמה של רשות הנמלים מתבססת על הנחה יסודית, שההכנסות של הרשות נשארות פחות או יותר ראליות עם ירידה של 100 מיליון.

משחקים בפנים ומשאירים את הקופסא עם העיוותים שבה לאורך זמן. אנחנו מתווכחים כל הזמן על גביית היתר שהיא לא רלוונטית לקביעת התעריף.

אגרת הרציף מממנת כמעט 45% מהתקציב של הרשות. העיוות הגדול ביותר הוא שאגרת הרציף איננה מוטלת על בסיס ההוצאה שהרשות מפעילה על קונטיינרים. הרפורמה בנויה משני דברים, האחד שינוי באגרות הרציף והשני שינוי באגרות הסבלות, האחסנה וכו'.

מדוע רוצים להגיע ל-0.8% אגרת רציף גם בייבוא וגם ביצוא? למה אי אפשר להגיע ל-0.3%? לפי החישובים שלנו זה מספיק לממן את הרשות.

יש פה מכתב של נשיא התאחדות התעשיינים, שנכתב בזמנו לשר האוצר מרידור המפרט כך: משנת 1988-1995 שילמה הרשות תמלוגים בגובה של 1,262 מיליון ש"ח. על גרעון הרכבת הרשות שילמה 577 מיליון ש"ח. מימון השקעות ברכבת עמד על 1,956 מיליון ש"ח.

גדעון שמיר:

זה בערך אלף דולר שאני מתכוון להשקיע בנמלים.

משה נחום:

השקעת שני מיליארד ואתה מחזיר את זה בחינם. סך הכל גבו מהמשתמשים 4 מיליארד שקל. אנחנו רואים את השירות בנמלים כחלק בלתי נפרד מכושר התחרות של התעשייה. היא לא יכולה להתחרות בעולם אם יש לה גוף מונופוליסטי שמכתיב לה את המחירים. הגבייה של 4 מיליארד שקל הלכה בעצם לקופת המדינה, להוציא את חוק ההסדרים. לפני שנת 1998 היה חסר בתקציב סכום של שני מיליארד שקל. הממשלה החליטה להוציא את הרזרבות של 2 מיליארד שקל. מדובר על 6 מיליארד שקל שנגבים.

לא מדובר רק ברפורמה. יש עניינים מאוד מהותיים, כמו הנושא של התחרות בין הנמלים, הפרטת רציפים, ואם צריך לשלם תמלוגים. האם אי אפשר לקבוע בחוק את דמי הרציף? למה דמי הרציף לא נמצאים בחקיקה? אנחנו אפילו שוקלים להגיש בג"ץ על כך שאגרת הנמל איננה אגרה אלא מס, והיא איננה מקובלת כי היא לא עברה תהליכי חקיקה.

עקיבא מוזס:

מדברים פה על התעשייה לייצור. זאת הצמיחה של המשק. האגרות יעברו להפסד מהסיפור הזה.

יואל נווה:

אני מדבר על תקנות ספציפיות ולא על הרפורמה. הרפורמה כפי שהוצעה על ידי רשות הנמלים והרכבות לא אושרה על ידי הממשלה. יש תקנה ספציפית, שהיא הורדה של אגרת הרציף על הייבוא והעלאה של אגרת הרציף על הייצוא מ-0.2 ל-0.5. בגלל שזה ערך הסחורה כל התשומות הן של הייצוא. במקרה הקיצוני הפגיעה אמורה להיות 0.3% במחיר.

שינוי חליפין מאתמול להיום היה 0.3%. כל אותה תעשייה שמחר תעבור להפסד, קוזז לה הפסד הזה. אם לייצוא יש תשומות מייבוא, הרי שהוא חוסך על תשומות הייבוא את אותה הורדה של מס רציף שהיא 0.5%.

על אותו קטע של התשומות יש ירידה בעלות הייבוא של 0.5%, ולכן אנחנו לא מדברים על חלק גדול ממוצרי הייצוא. ב-1995, כאשר דובר על הרפורמה הזאת, ניתן פיצוי בשער החליפין לרפורמה הנוכחית.

דווקא כאשר החליפין נמצא בקצה התחתון של רצועת הניהול, הרי כל הפיצוי הזה כבר גלום בשער החליפין. אנחנו מדברים על הורדה של סך כל עלות המסחר הכללי ב-100 מיליון שקל, דבר שהוא מאוד חשוב, ושיש לו גם השפעה על מדד המחירים לצרכן, על האנפלציה, ובצורה עקיפה גם על עלויות הייצוא. לכן אני לא מתייחס לרפורמה כי היא לא אושרה בממשלה והיא לא נמצאת כאן לדיון כדבר שצריך לאשר אותו.

הפגיעה צריכה להיות בסביבות 0.1% בממוצע בגלל הנושא של תשומות.

אבי ירושלמי:

העמדה של משרד התחבורה היא שענף הנמלים לא יכול להכנס לשום מסלול של תחרות והתייעלות.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם אפשר להעריך מתי יסיימו להכין את הרפורמה?

אבי ירושלמי:

אנחנו מקווים להגיש את זה בקרוב לממשלה. משרד התחבורה תומך ברפורמה, אפילו בגירסה הרבה יותר ליבראלית ויותר קרובה לעלויות. לא הייצוא ולא התעשיינים כיסו אפילו את העלויות המשתנות כל השנים האלה.

חנוך וינוקמן:

הוועדה צריכה לראות את הכל ממבט גבוה וכמערכת הרמונית כלל ארצית משולבת. הייבוא ב-90% ממנו הוא חומרי גלם למכונות. הייבוא של וידיאו וטלוויזיות בא בהטסה ועליו לא מוטלת אגרת רציף. הייבוא הוא הבסיס לייצוא ולייצור.

את חומרי הגלם אתה לא מגלגל על הצרכן. אם ההצעה השישית אומרת שפתרנו את העיוותים, אז אנו חותמים עליה. זה רק יוצר עיוותים חדשים. יש לנו ערימה של דברים שיוצרים עיוותים חדשים. האם לרשות הנמלים יש אלטרנטיבה? זאת צריכה להיות השאלה המרכזית.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם יש אפשרות לאלטרנטיבה?

חנוך וינוקמן:

אני מאמין שכרגע נבנית אלטרנטיבה.

שמואל שטראוס:

המערכת הזאת מאוד מעוותת. אנחנו פוחדים שמא בפורום הזה או בפורום אחר יעשה איזה שהוא מחטף נוסף או עידכון נוסף של תעריפים. אנחנו דומים לסוג מסויים

של מחצבים. יש שני מתקנים ששייכים לחברה בשם דגון, אחד נמצא בחיפה והשני נמצא באשדוד. למעשה כל עלויות ייבוא הגריעינים, מעבר לדמי רציף, היו צריכים לתחזק את שני המתקנים האלה. למעשה רשות הנמלים גובה בערך פי שניים ממה שהיא משלמת לקבלן.

היא גובה מאיתנו בערך שיבעה וחצי דולר עבור הייבוא, ומוציאה לצורך הקבלן הזה בערך חצי מהסכום הזה. המתקן באשדוד עומד כמעט ריק רוב ימות השנה. המתקן בחיפה צפוף, והמשאיות עוברות בתוך עיר שיש בה בעיות של זיהום סביבתי. ברשות הנמלים קבעו שמכיוון שבאשדוד הייבואן נמצא רחוק מהנמל, הייבואן צריך לשלם בנוסף לשיבעה וחצי דולר עוד דולר וחצי למשאית שנוסעת לממגורה. כל הייבואנים נוסעים לחיפה ומזהמים את העיר המסכנה הזאת, ואף אחד לא משתמש באשדוד אלא אם כן חיפה מאוד צפופה. אלה שני מתקנים שצריכים לתת את אותן שירות, ובגלל שרשות הנמלים זה מבנה מעוות זה גורם לכך שכל המכליות נוסעות לחיפה ואולי 10% תסענה לאשדוד. עם תיקון מינימאלי היה אפשר לעשות את זה יותר חכם.

10% מחומרי הגלם של הגריעינים לא עוברים בממגורה ובכל זאת גובים מאיתנו את השיבעה וחצי דולר. אם אתה נוסע ישירות למפעל שלך, אתה בכל זאת צריך לשלם כאילו עברת בתוך דגון. יש כאן איזו שהיא גישה מונופוליסטית ארוכת טווח ומן גישה תרבותית שלא מסתכלים על המשתמש, וזה פשוט חבל.

איתן רפפורט:

הספנות שמשתמשות בנמלי ישראל בונה את מבנה התעריפים שלה, זאת אומרת את דמי ההובלה שלה, על סמך סל הוצאות שיש לה. יש לה את סל ההוצאות, שכולל את יום האונייה וכמובן את העלות בנמלים, שהיא חלק ממרכיב ההוצאות שלה.

התעריפים בארץ הם לא הכי זולים בעולם. כתעריף עצמו הם אולי באמצע. ישנם מקומות שהתעריפים יותר זולים, וישנם מקומות שהתעריפים יותר גבוהים. כפי שנאמר העלות לספנות כאן היא הרבה יותר גבוהה, וזה בגלל אותן הסיבות שהנמלים צפופים ואין אפשרות להכניס את האוניות בזמן, וכתוצאה מכך ישנם עיכובים וישנם שיבושים.

העלות לספנות היא הרבה יותר גבוהה. ההצעה החדשה באה לשנות את המבנה. סל ההכנסות של הרשות לא משתנה ואפילו קצת יורד. הולכים לעשות שינויים בתוך המבנה.

אגרות כלי שייט מכסות קטע מסויים מהפעילות של הנמל, לא של כל הספנות. החלק שמשלמת הספנות בכל העלויות של הנמל הן הרבה יותר גבוהות. נכון שאגרת הרציף היא יותר גבוהה.

הדבר הבסיסי בכל שינוי המבנה הזה הוא, שרוצים לשנות את התעריפים לספנות. נוצר מצב של זמן שהייה ברציף שלא תלוי בה בכלל. לכן יצרו פה עיוותים.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני הבנתי שאתם מתנגדים לשינוי המבנה המוצע.

איתן רפפורט:

בגדול כן.

פאני אקסל:

אנחנו במשרד התחבורה חושבים שיש לכסות עלויות.

סימנטוב נאגו:

אנחנו מייצגים את כל מגוון הספנות, גם ספנות ישראלית וגם זרה. קל היה לנו לבוא לבעלים שלנו, ואני מדבר על חברות בינלאומיות שבשנים האחרונות נכנסות לישראל, לבוא לנמק ולהסביר שינויים או תוספות בעלות. מצב הספנות בעולם קשה, וכל מקום שהוא משרת ועובד איתו הוא מקבל הנחה מתוך התחשבות. כאן המצב הפוך, אומרים לו שהוא ישלם יותר. אפשר להוריד את העלויות בנמל על-מנת לחסוך את ה-1.6 מבלי לפגוע בייצוא.

אברהם פורז:

הדבר הראשון שהוא פרובלמטי מאוד בכל הנושא הזה של הממשלות, לא רק הנוכחית אלא גם הקודמות, זה שהן שודדות את התאגידים הציבוריים. זה בעצם מס, אבל הוא נעשה בדרך עקומה כי הוא פוגע במקום שאתה לא יודע אם אתה רוצה שהוא יפגע שם.

אם אתה מטיל על רשות הנמלים מס, אתה מייקר בעצם את השימוש בנמלים. אתה רוצה אז תעלה את מס ההכנסה או תטיל מס על הרכבות. מה זה שייך לעניין הזה? נוצרת פה שיטת מיסוי של גביית מס עקומה לגמרי. הדבר הזה צריך להפסיק. כמובן שאי אפשר לעשות את זה בממשלה אחת, כי בין היתר הסכומים האלה הם בתאגידים. אני לא מתנגד לכך שחברה פרטית שקיבלה זכיון לטלפון סלולארי תשלם על המשב הלואמי של השימוש באוויר. באותה מידה אני לא מתנגד לכך שהמדינה אומרת לרשות הנמלים שהיא נתנה מאות דונמים ונמל ועל ההשקעה הזאת שהם קיבלו הם צריכים לשלם.

צריך לגמול את הממשלה מהקטעים האלה כל עוד אין תחרות בין הנמלים והכל נעשה באופן בירוקרטי. יש להפריד בין שני הנמלים כך שכל אחד יתנהל כיחידת רווח נפרדת, ושתהיה תחרות ביניהם. כל עוד אין תחרות הדברים האלה הם מאוד מאוד שרירותיים.

ברשות אומרים שהם מסבסדים את הייצוא כי זה COST MINUS. אחד הדברים שאני מודאג מהם הוא, שיש אוניות שמחכות כמה ימים לפריקה. לפי דעתי זה סקנדל שאין כדוגמתו. אין לאותו בעל אוניה, יבואן או מי שמפסיד את הכסף, נמל אחר לפרוק. איך אתם ישנים בשקט, כאשר אתם יודעים שבלילה הזו עובדות אוניות בנמל ומצד שני הנמל שומם? כדי לקבל פה הכרעה רצינית, צריך להכנס יותר לעומק בעניין התעריפים כי מדובר בסכומים גדולים של כסף.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מבקש שתשנו חלק מהעיוותים, ותנסו לגרום לכך שתהיה הפרדה בין נמלים. יש לעשות מהלך של הפרטת רציפים, התייעלות פנימית שלכם והתייעלות בנושא כוח אדם. מה שאתם צריכים לעשות אז תעשו.

אני מבקש לקבל מכם חומרים כתובים לקראת הישיבה הבאה, עם נתונים השוואתיים לעולם בכל הקשור למבנה של רשויות כאלה בעולם, על-מנת לראות איפה הדברים עומדים בצורה מעמיקה ויסודית.

כרגע אני לא נוטה לאשר מס נוסף על ייצוא בנמלים. אני לא חושב שזה יהיה נכון לכרוך יבוא בייצוא. אני קורא לממשלה לסיים את הרפורמה, ואנחנו תוך כדי נמשיך לקיים דיון בסוגיית התקנות.

תודה רבה, הישיבה נעולה

הישיבה ננעלה בשעה 10:45