

אונים של שר התחבורה ואזלת יד של הממשלה * אלה הגורמים

האמיתיים למשבר התחבורה. שנישא על גל האיבה הציבורית לנהגים

מאניה פרטית של שר התחבורה גד יע קובי מזה שנתיים.

המדובר הוא בעיקר בשתי חברות-בת גדולות: מיפעלי תחנות וניצב"א (נכסי צארברול אנד) שרכושן נאמד בסכום של 700 מיליון ל"י. הקמתן של שתי החברות לא היתה רעיון של אנד, אלא יוזמה ממשלתית. ב-1954 יזם שר התחבורה דאז, דויד רמז, הקמת חברה שתובנה תחנות אוטובוסים לשיפור תנאי ההסעה.

מכיוון שאף גורם פרטי לא היה מוכן לעשות זאת, הקימו חברי אנד את החברה בעצמם, במימון מכיסיהם. ניצב"א הוקמה ב-1968, אחרי שהיה צורך לחלק נכסים עודפים של חברי אנד, בעקבות האיחוד עם חברת המקשר. כדי למנוע מכירת הי רכוש הוסכם למסרו לחברת מניות בבעלות החברים. כל חבר חדש שהצטרף לאנד ורצה מניות בניצב"א היה צריך לשלם עבורן בכסף.

ניצב"א, שבעלותה מוסכים, חניונים, שותפות במלונות, חברת השכרת רכב וי עור, אינה מחלקת דיבידנדים לחבריה. הם יכולים לפדות את מניותיהם בה רק בצאתם לפנסיה. הם נהנים בעיקר מעליית ערך המניה. מכיוון שחלק ניכר מחברי אנד שילמו במיטב כספם בעד המניות, אין הם רואים סיבה מדוע עליהם למסרם חנם למישהו כדי לפרוע את חובות אנד.

בנקודה זו נאחזו הדמוגוגים, שהעלו את הטענה האבסורדית כאילו מכירת מניות חברות החברים עשויה לכסות את גרעונות אנד. זוהי שטות מוחלטת. גם ועדת גולומב, שבדקה את הפרשה לעומק זמן ממושך, המליצה על העברת מניות חברות אלה לשליטת אנד, כדי למנוע ניהול אינטרסים בניהול וכדי לתרום להבראה ההוגית של החברה. אבל איש לא חשב לא הציע שמכירת החברות או נכסיהן תשמש לי כיסוי הגרעון המצטבר. קודם כל משום שבתנאים הנוכחיים במשק קשה לשער שיימצא קונה לתחנות אוטובוסים או לי מוסכים לתיקון אוטובוסים. את עיקר רכוש חברותיהם אי אפשר למכור.

ועדת גולומב, שחותה זאת, הציעה ש- הממשלה היא שתרכוש את חברות החבר רים. כלומר: מימון אנד בצורה עקיפה שספק אם לא יסבך את הממשלה בחובות נוספים ובהוצאות גדולות יותר.

ההיגיון הפשוט חייב את כל מי שבדק את בעיות אנד לעומק, לאפשר להמשיך לקואופרטיב לפעול עד סיום עבודתה של ועדת גולומב ואז לנסות להבריא את החברה תוך התווית מדיניות תחבורה חדשה. אין שום הצדקה, בתנאים של משק חירום, להפעיל מדיניות תחבורתית של משק רווחה. אבל הממשלה מתעקשת על כך, בטענות של "העלאת מוראל הציבור". אפשר היה לפתור חלק מהבעיות באמצעות העלאת העריכים אבל בנושא זה כבולה הממשלה להבטחתיהם להסתדרות עד להס כם השכר הכל. חוסר-אונים ואזלת-יד מאפיינים את כל דרך טיפולה של הממשלה בבעיה. סחבת אינסופית והתחמקות מהתמודדות עם הבעיות. הם שהביאו לי משבר.

בינתיים התפתח מחול-שדים סביב אנד, המנוגד לכל היגיון. משולהבים מדברי עצמם ומהצלחתם לטרפד את המלכתי הממשלה ולשלב את המשק והיי הציבור, המשיכו קומץ עסקנים מילגתיים להתווכח ולהתפלל על ניסוחים שוליים חסרי חשיבות. אנסו את הממשלה ואת שר התחבורה בראשה, לחזור בהם מהתחייבויותיהם וי להפך הסכמים שרק באמצעותם ניתן להמי שיך להפעיל את אנד.

מכוינה זו לא היו העסקנים שונים מ- האספסוף ברחוב ששש לפנץ שמשות של אוטובוסים, כשחברי אנד חמומי-מוח סיפקו לו עילה לכך בפרובוקציות מתוכננות. התשוקה לעצור אוטובוסים הפכה לי טירוף מדבק חסר תכלית. בסיסמה של שמירה על כספי הציבור, מוציאים מפוליטיקאים לציבור את הנשמה, מבלי שיצליחו בסופו של דבר, לחסוך אפיי לו אגורה שחוקה אחת.



התפרצות הזעם שוטר מנסה לעצור נהג של אנד, בעת שנהגי אנד ניסו לחסום את צירי התנועה בירושלים ביום השישי האחרון, כדי ליצור פקקים ולשבש את התנועה. הנהג (מימין) נכנס לתיגרת יד עם עוברי-דרכים שידדו את אוטובוסו שלו.



האוטובוס לניידת בחובות ירושלים. למעלה מ-40 נהגים נעצרו ביום השישי, כאשר ניסו לחסום את התנועה במעשה שנראה כהתגרות גלויה בציבור הנוסעים.

פנים מפלגתיים במסדל, גרמו לכך ש- חברה בוועדת הכספים תמכו בהצעה לי דחית בקשת הממשלה. האופוזיציה, שכמה מחבריה סבורים באופן אישי שיש להעניק את מימון הביניים לאנד, מיהרה לקפוץ על ההחלטה שהיה בה כדי לנגח את הממשלה ולגרור להסדרלמוסיה כללית.

כך, למשל, הודה ח"כ הליכוד יחיאל פלומין, שהוא רואה-חשבון במקצועו ואחד המומחים לבעיות אנד, שתמך בהצעת החלטה בגלל שיקולים פוליטיים. חברים אחרים של הוועדה הצביעו נגד בקשת הממשלה מבלי שיהיה להם מושג במה ה- מדובר, ומבלי שטרחו לקרוא כלל את מסקנות ועדת-גולומב.

האוטובוס לניידת

חזמת-גומי של הממשלה ואישרה את כל בקשותיה. בתרה למרוד דווקא בנושא התחבורה הציבורית. גרמה לכך הצטברות של סיבות.

בשבעות האחרונות אחזה בכנסת מאניה של ניהול מאבקים ציבוריים, ח"כים מתוסכלים, הרואים בקינאה כיצד חבריהם זוכים בפירוטת רעשנית בכל אמצעי התיקשות על רקע של גילויים-כביכול בעולם הפשע. מחפשים לעצמם סוסים כדי לרכב עליהם. לזכות בפירוטת ובאהדת הציבור. נוספה לכך האיבה המסורתית ש- חשים הח"כים הדתיים כלפי אנד, בשל מילחמות-השבח בעבר הפעלת התחבורה הציבורית בשבתות בחיפה.

לא היה זה מקרה שדווקא הח"כים ה- דתיים, מח"כ אגודת-ישראל שלמה לורנץ, ועד ח"כי המסדל יהודה בן-מאיר ואברהם גלמל, הם שהפכו לנושאי דגל המאבק נגד הממשלה בענין אנד. תככים פוליטיים

צחוק הגורל הוא שדווקא הפעלת ה- תחבורה בשבתות בחיפה גורמת הפסדים לאנד, והקואופרטיב היה שש רווחת עליה. מחשש פן יאשימו אותו בכניעה ללחצי הדתיים, הוא נמנע מלתבוע זאת.

של אנד כ-50 מיליון ל"י. ועדת קשתי לא נתנה לאנד פיתרון איך לכסות גרעון זה. כתוצאה מכך, בעקבות ההצמדה והריבית, גדלו 50 המיליון של 1971 ל-181 מיליון ל"י כיום.

כאשר עמד חוקף החוזה לפקוע באוגוסט 1974, הודיעו אנשי אנד שאינם מוכנים לפעול עוד על פי תנאי ועדת קשתי. תבעו שיגויים בתחשיבי ההפעלה ובצורת המימון של החברה. כך הוקמה ועדת גור לומב, עליה הוטלו מיספר תפקידים. בין השאר היא היתה צריכה לקבוע את שיטת קביעת סל מדד-התחבורה, לבדוק את הי מצב הכספי של אנד, את מערכת הגומלין בין הקואופרטיב ובין חברות-הבת שבבע- לות חברי אנד, ואת מערכת הביקורת הי ממשלתית בחברה.

בפברואר '75 סיימה הוועדה את החלק הראשון של דיוניה. על סמך דו"ח זה רצתה אנד לתתם חוזה חדש. הממשלה ביקשה לדחות את עריכת החוזה עד הש- למת דיוני הוועדה. את הדו"ח השני שלה הגישה הוועדה לפני שלושה שבועות. אבל גם הוא לא היה סופי. את הדו"ח האחרון, הבטיחה הוועדה להגיש עד סוף חודש מארס הקרוב.

עד לגיבוש כל מסקנות הוועדה, שנועדו לפתור את בעיות אנד אחת ולתמיד באופן יסודי, הורימה הממשלה לאנד מימון כיר ניים. מימון זה נועד לאפשר להפעיל את החברה עד להתחשבות הסופית עם תום דיוני הוועדה ויישום מסקנותיה.

אחרי שחגגת אנד התחייבה בפני מש- רד התחבורה לאמץ את מסקנות הוועדה, התחייבה הממשלה מצידה לתרום לאנד, עד סיום דיוני הוועדה את הסכומים ה- באים: 50 מיליון ל"י בדצמבר '75, 47 מיליון ל"י בינואר, 18 מיליון בפברואר ו-35 מיליון במרס. סה"כ: 150 מיליון. המדובר לא היה במענק או בהלוואה, כפי שניסו להציג זאת, אלא כתשלום על חשבון החובות המגיעים לאנד מהממשלה. לפי חישובי אנשי אנד מגיע להם מה- ממשלה סכום של כ-467 מיליון ל"י. לפי הפירוט הבא: 181 מיליון לכיסוי הגרעון שהיה קיים עוד ב-1971 וטפח לסכום זה מסכום של 50 מיליון ל"י, סכום של 101 מיליון ל"י של הגרעונות החזויים לפי חישובי ועדת קשתי עצמה. שלא המליצה איך לכסותם. והשאר הפסדים שנגרמו לי אנד בשל מדיניות התחבורה של הממשלה מאז 1971.

ב-1972 הפיע אנד מיליון נוסעים

ביום. כיום מסיעה החברה 200 אלף נוסעים פחות ביום. למרות זאת היא נד- רשה להפעיל את אותם הקווים, באתו רצי, כמו ב-1972.

הפסד הנוסעים לא נגרם משום שאנשים נוסעים פחות. תוך שלוש שנים, מסתבר, נוספו אלף מקומות הסעה בסטנדרים מורשים על ידי משרד-התחבורה. רבבות מקומות נסיעה נוספים נוספו במשאיות ומוניות. אנד טוען, במידה רבה של צדק, שאם הממשלה מאלצת אותו להפעיל קווים בלתי רווחים, להפיע אוטובוסים עם שלושה או חמישה נוסעים, חייבת הממשלה לשאת בהפסד הנובע מכך.

בין הממשלה ובין אנד לא היה קיים כמעט ריכוז על נושא זה. אלא על גודל הסכום שצטרך הממשלה לשלם. אבל לפתע אירע משהו בלתי צפוי. תקציבה של הממשלה לשנת-הכספים הנוכחית הוצא בטרם זמן. קופת הממשלה נותרה ריקה. כדי לקבל אישור להורמת 150 מיליון ל"י נוספות כמימון-ביניים לאנד; מחוץ לתקציב, בלוצה הממשלה לפנות אל ועדת- הכספים של הכנסת.

שר-האוצר יהושע רבינוביץ ושר-התח- בורה גד יעקובי, חששו לתבוע מועדתי- הכספים אישור מימון בסך של 150 מיליון ל"י לאנד, כפי שהתחייבו. הם ביקשו לי אשר סכום של 50 מיליון ל"י בלבד, בחיקוקה שביתניים יאשר התקציב הנוסף, בו יי בתקציב משרד-התחבורה ורובה מתאימה להענות המשך מימון-הביניים לי אנד, מבלי לבקש את אישור ועדת-הכספים. אבל ועדת-הכספים, שהיתה מאז ומתמיד