את יוסף ספיר, שר התחבורה

„לא נבטיח רווחים לקואופרטיבים!"

אדוני השר, האם אתה חושב שהמעמד המונופוליסטי של הקואופרטיבים לתחבורה הוא בריא?

בעוף זה מוכרחה להיות מידה מסויימת של ריכוז, אם תקרא לזה בשם מונופוליזם או בשם אחר. זה לא דומה לשרות של מוניות, המבוסס על עצמאות מסויימת לכל מונית. חוסר־ריכוז היה מביא לידי ביזבוז. למשל, אם בקו מס׳ 4 בתל־אביב תפעלנה שתי חברות, הרי כל הנאה אפשרית לציבור תעלה למדינה בביזבוז רב.

האם הצפיפות באוטובוסים היא, לדעתך, מופרזת?

יש להתחשב בתנודות הגדולות בין שעות השיא והשפל. אי־אפשר להבטיח את נוחיות הנוסעים בשעות השיא, מבלי להכפיל את הציוד. זה עניין של דביזמים. אוטובוסים, חלקי חילוף, בנזין, צמיגים — כל אלה עולים לנו במטבע זר.

האינך חושב שדרושה שליטה צבורית חזקה יותר על הקואופרטיבים?

מובן שהריכוז מקנה לבעלי השרות תכונה מונופוליסטית, ואין להשאירם לכן ללא הגבלה, ללא פיקוח צבורי. אולם

דוחק ב„אשד" – מדוע?

אינני מאמין ששרות כזה יהיה יותר יעיל בבעלות המוחלטת של העיריות או הממשלות. הגעתי לכלל מסקנה שקואופרטיב בעל מספר חברים מצומצם, מספר אוטובוסים מצומצם ושטח מצומצם יכול להיות יעיל לא פחות מאשר שרות צבורי עם שכירים. ישנו גבול ליעילות הריכוז. מעבר לגבול הריכוז מוריד את היעילות.

למה כוונתך?

שרות הפועל בשטח מוגבל יעיל יותר. הוא יכול להעביר בקלות אוטובוסים מקו אחד לשני, משכונה אחת לשניה. שרות ארצי, בינעירוני, כבר יעיל פחות. ברור למשל שאשד בחיפה אינו יכול להעביר אוטובוסים כדי להקל על מחסור זמני בעיר זו, אפילו אם יש לה באותו רגע עודף של אוטובוסים. גם יותר נוח לנסוע באיזור אחד מבלי שיהיה צורך לעבור מאוטובוס של חברה אחת לחברה שניה.

האם לא התיחסת ברכות גדולה מדי אל הקואופרטיבים,

לפחות בשטח אחד נתתי להם פריבילגיה מיוחדת. התברר שהסכום שהיו צריכים לשים בצד, כדי להחליף את האוטובוסים הישנים בחדשים, אינו מספיק. בצאת אוטובוס מן השימוש, לא הספיק הכסף לקנות חדש. זוהי תופעה שכל מפעל בארץ סובל ממנה: למעשה אוכלים כולם את ההון שלהם. נתתי לקואופרטיבים רשות לשים בצד סכום הרבה יותר גדול מן הרגיל, וכללתי סכום זה במחירי הנסיעות. לא רציתי שהקואופרטיבים יאכלו את נכסיהם, כדי שהציבור לא ישאר נקי מאוטובוסים.

מה נעשה כדי למנוע צפיפות מופרזת באוטובוס?

לו יכולנו לאסור בכלל לקחת נוסעים בעמידה, היה זה ענין פשוט. די היה להעיף מבט אחד לתוך האוטובוס, כדי לבדוק אם האיסור קויים. אולם מיעוט האוטובוסים מונע דרך זו. וכשכבר לוקחים נוסעים, אי־אפשר להגביל למעשה את מספרם, אלא בעזרת מנגנון מסורבל של פיקוח. הדרך היחידה היתה לקבוע את לוח הנסיעות לפי שיטה כזאת שתוכל למנוע צפיפות מופרזת במקרים רבים. למשל, אם האוטובוס עומד פחות זמן בתחנות, הריהו נוסע נסיעות רבות יותר במשך היום, והצפיפות תקטן.

באיזו מידה תלוי הדבר בקואופרטיבים עצמם?

הרבה מאוד. אפשר גם ליצור צפיפות על ידי כך שמקפיאים אוטובוסים במוסך. אם אוטובוס יוצא מהתחנה הסופית כל 13 דקה במקום כל 10 דקות, הרי נוצר הפרש של 30% ביעילות הקו. כך יכול קואופרטיב ליצור רווחים לעצמו על חשבון־הציבור.

וכשרדך מתערב כדי למנוע אי־יעילות זו?

כמיטב יכולתנו. לות הזמנים מוכרח להיקבע בהסכמתנו. דרשנו שיעבדו במוסכים 24 שעות ביממה, כדי לתקן את האוטובוסים בכל המהירות. עמדנו על המשמר כדי שהקואופרטיבים יקבלו חלקי־חילוף לפני כל גורם אחר. דאגנו שלאורך כל הקוים יוקמו סוככים, כדי שהקהל לא יחכה בשמש או בגשם. איני מרוצה כל־כך מן הצורה הארכיטקטונית שלהם, אבל זה עניינם של המהנדסים.

על חשבון מי הוקמו?

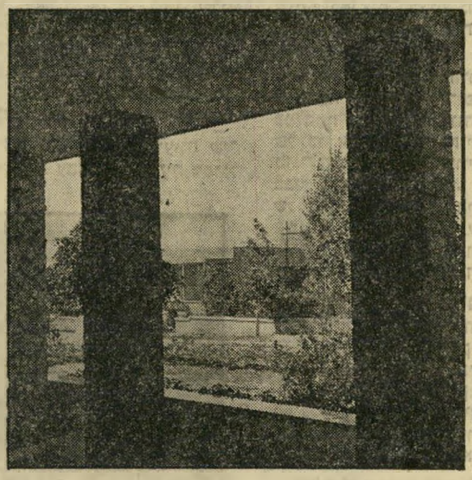
למעשה על חשבון הציבור. זה נכלל בחישוב המחירים. נוצרה קרן מיוחדת, שכספיה מוצאים אך ורק למטרה זו.

מהו רקע ההתנגשות הנוכחית?

הצענו העלאת מחירים בגובה של 15.5% עד 16.7%. הגענו לחישוב זה על סמך קלקולציה בסיסית, שקבענו באפריל 1953. הוספנו עליה את השינויים שחלו מאז בתוספת־היוקר, במחירי הדלק ושאר ההוצאות. ישנו חשבון מדוייק. העלינו גם את הקרן להחלפת־הציוד.

אך הקואופרטיבים טוענים שזה לא מספיק? שיש להם הפסדים?

זה עניינם שלהם. אנחנו מפצים אותם רק על עלית ההוצאות הממשיות. אבל אנחנו לא נבטיח להם רווחים. זה עניין של יעילות הניהול. הכלל שלנו הוא: אשר לאלוהים לאלוהים.אשר לקיסר לקיסר. הקיסר במקרה זה, זה



וילה ב..יד המעביר" – על חשבוו מי?

ההוצאות. זה עניין שלנו. אלוהים הוא הניהול. שידאגו הם עצמם ליעילות, אז יזכו ברווחים. אני אינני אחראי לכיסוי ההפסדים שלהם.

אתה משאיר את זה ליוזמה החפשית?

אני רוצה לנצל את תכונות היוזמה החפשית שעוד נשארו, יחד עם קיום ביקורת ציבורית, כדי שלא יעברו את הגבול. ביקורת זאת דרושה מפני שאין התחרות חופשית.

הקיים סיכוי להתחרות כזאת?

זה תלוי במשקיעים. במידה שיהיו משקיעים רציניים, בתנאים המתקבלים על הדעת, נקבל אותם ברצון.

האם ישנן הצעות מעשיות?

כן. זה נמצא בטיפול. הבעייה היא שאנו רוצים משקיעים שיביאו אוטובוסים חדשים או כמעט חדשים, ציוד ישן לא יבטיח יעילות.

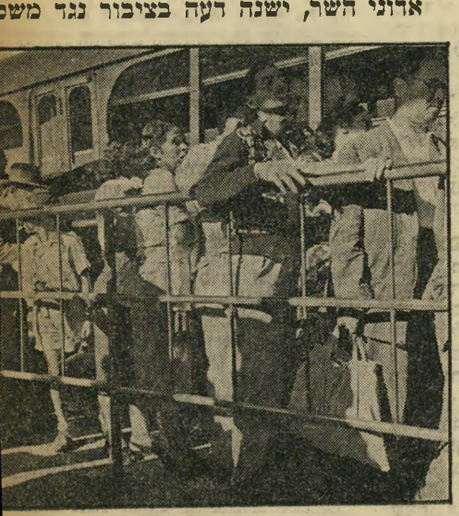
כיוצא בזה, האם רואה אתה סיכויי לשיפור קרוב למובה?

עומדים להגיע 90 אוטובוסים חדשים. למעשה יתמרק רק את מקומם של הישנים שיצאו מכלל שימוש, אך יהיו בהם יותר מקומות ישיבה.

האם תעזור הרכבת?

הרכבת עדיין אינה מוכנה. היא במחצית הדרך. אך המקוה שבחודש יוני השנה תושלם תחנת הרכבת בדרום ארלוזורוב, בתל־אביב, ולידה תקום תחנה מרכזית לאוטובוסים, כך שאדם יוכל לעבור ישר מן הרכבת לצומת־האוטובוסים של כל האיזור. הזמנו בגרמניה צי רב, הכולל גם רכבות של שני קרונות משולבים המכונה, משהו הדומה לחשמלית. רכבות אלה יסעו בשעות היום, ובכל אחת מהן יש מקום ל־300 איש. יאפשר להעביר אוטובוסים רבים מקו תל־אביב־חיפה לקוים אחרים, דבר שיקל גם הוא על המצב.

אדוני השר, ישנה דעה בציבור נגד משכורות



תור ב„דן" – עד מתי?

רות הנהגים. האם, לדעתך, הן גבוהות מדי

ישנן בארץ כמה שכבות של שכר שאינן בהתאמה רמת השכר הכללית במדינה. הנהגים מקבלים בערך 0 ל״י לחודש, מלבד תוספות סוציאליות, אבל זה כולל ל״י שכר שעות נוספות ו־35 ל״י לחברי הקואופרטיב עבור דיבידנדה, הנקראת בפיהם משום מה „מימשק". הרבה. אך לעומת זאת יש לקחת בחשבון שעלות הנ בארץ באמת מאומצת ומעצבנת. בלונדון יש כרטיסנ הגובים את מחיר הכרטיסים. בניו־יורק הנוסע זורק בעצ את המטבע לתוך כלי שקוף. הנהג שם אינו נוגע בכסף.

לפיכך, שכר שעות נוספות עבור הזמ שמעל לשבע שעות עבודה ביום מוצדק בעיני

קשה להגיד. זה עניין של השקפה.

ואיך מוכן להעלות את המחירים מע להצעתך?

לא. עלינו לחייב אותם לאזן את תקציביהם על־ יעול מנגנונם. טבעת הביקורת הציבורית צריכה להיות גמישה כדי להשאיר להם יוזמה רבה בשטח זה. אינ רוצה שהבהגים יחשבו את עצמם לפקידים, אשר הדא להם מוטלת על המדינה.

מתקבל איפוא הרושם שההתנגשות הפע בלתי־נמנעת.

כאשר מרשים לקואופרטיבים להעלות את השכר באו אוטומטי, שורר שקט. כאשר מחייבים אותם ליוזמה פרטי ומטילים עליהם את הדאגה לאיזון תקציביהם, הם נוט להתמרד. איני חושב שמצבם טוב, או טוב מאוד. במיד מסויימת הם אוכלים את ההון שלהם. אולם זו אחריות הישירה. לדעתנו יש ביכולתם לתקן את ניהול המשק שלה בצורה שיוכלו לאזן את תקציבם וגם למנוע גרעונות. כ שימהרו להסיק מסקנה זו, כן ייטב להם — ולציבור.