ראיון מיוחד עם דוברי הקואופרטיבים לתחבורה

על מה נטוש הויכוח?

בשבועות האחרונים התנהל מעל דפי העתונות מאבק חריף בין משרד התחבורה ובין הקואופרטיבים לתחבורה. הראיון הבא עם דוברי הקואופרטיבים מביע את הצד שלהם בויכוח זה.

האם הויכוח נטוש רק על דמי הנסיעה?

לא. לגמרי לא. אנחנו איננו רוצים להעלות את מחירי הכרטיסים. אנחנו רוצים שיוצרו תנאים שיאפשרו לציבור הנוסעים להנות ממחירי־נסיעה זולים.

כיצד?

כיום שני שלישים ממחיר הכרטיס משמשים כיסוי לכל מיני הוצאות מיותרות.

מה למשל?

מחיר הק"ק־חילוף העולה בחוץ־לארץ דולאר מגיע לארבע ל"י עד שהוא מגיע למחסן שלנו. הדולאר עולה 1.800, אולם נוספים עליו המכס, דמי העמילות, רווחי סוכנים וכדומה. לו היתה הממשלה משחררת אותנו רק מסעיף אחד, שנקרא "רווח סוכנים", היתה עוזרת לנו להקטין את ההוצאות בהרבה.

יש סובסידיה לרכבת

האם היא כופה עליכם לקבל את החלקים באמצעות סוכנים?

בדיוק כך. בזמן המנדט היינו בעצמנו יבואנים. כיום חושבת הממשלה שגם מתוכים ראויים לרווח. וזה כמובן על חשבון הנוסע. לקחו מאתנו את רשיונות היבוא ומסרו את זה למתווכים.

איך המצב ביחס לבנזין?

מאז 1951 חלו בסך־הכל 16 העלאות במחירי הדלק, אנו צורכים 5% מכל צריכת הדלק הארצית. כשהממשלה נתנה סובסידיה למחירי הדלק, נתנה אותה לכל סוגי השימוש, למכוניות לוכסנס כמו לאוטובוסים. עתה, כשהורידה את הסובסידיה, פגע הדבר במכוניות־לוכסוס ובאוטובוסים במידה שווה.

ואתם רוצים שהסובסידיה תישאר בתוקפה לגבי האוטובוסים?

נכון. כן. כל נוסע ברכבת למשל, מקבל, למעשה, סובסידיה של 100%, כי לפי חישובי הממשלה היא מפסידה לירה אחת על כל לירה שמשלם נוסע.

על חשבון מי?

על חשבון משלם המיסים. ומי נוסע ברכבת? לא הפועל הנוסע לסדנה או לפרדס. ברכבת נוסע לרוב אדם היוצא לטיול או למטרה אחרת, אולם בארץ אין נוסעים ברכבת לעבודה. אם כן, למה יקשה משרד התחבורה את לבו לאיש המעברה, תושב ישוב הספר וכו', וייקר את הוצאות הנסיעה של אותו חלק של האוכלוסיה שהדבר פוגע בו ביותר?

אין משכורת סמויה

האם שכר העבודה של הקואופרטיבים אינו גבוה מדי?

בהחלט לא. משרד התחבורה מנופף בטענה זו כדי להסיח את דעת הציבור מן הטענות הצודקות שלנו. הוא מנגן על מיתר פופולרי בציבור. למעשה שכר העבודה של חברי הקואופרטיבים משתלם על־יסוד הדירוג שאושר הן על־ידי משרד התחבורה והן על־ידי מוסדות ההסתדרות. לא חל בי שום שינוי, מלבד השינוי המקובל הכפוף למדד יוקר־המחיה.

אולם משרד התחבורה טוען ששילמתם יותר?

זה לא נכון. אמנם, הסכומים גדלו, אולם הסיבה נעוצה בעלית יוקר המיצרכים שאושרו. למשל, אם משרד התחבורה קיבל את העקרון כי לעובד בתחבורה מגיעים שני זוגות מכנסי תאקי בשנה, הרי כמובן מאז תחילת השנה חלו שינויים במחירי התלבושת וסעיף ההוצאות גדל בהתאם לכך. הוא הדבר לגבי דמי הבראה ועוד.

זה לא משכורת סמויה?

לא. אין לראות בסעיפים אלה הטבה כספית לחבר. אם החבר אינו מנצל את זכותו — למשל, אם אינו לוקח את התלבושת — אין הוא מקבל תמורתה בכסף. במלים אחרות, אלה הוצאות המפעל, לא תוספת למשכורת החבר.

אין הבדל בין חבר לעובד

מה היא, אם כן, משכורת החבר?

המשכורת הנוכחית, הכוללת משכורת יסוד, תוספת יוקר, משפחה ותק, מגיעה כיום ל־270 ל"י ברוטו. למעשה מקבל החבר בידו, אחרי כל הניכויים, סכום הרבה יותר קטן.

אבל מה ביחס לסכומים הגדולים שנוקבו על־ידי משרד התחבורה? האם אינם נכונים?

הפרש נובע מרצונו של משרד התחבורה לנפח באופן מלאכותי את הסכומים. הוא הכליל בהם הוצאות כמו קופת תגמולים, הבראה, תלבושת, אשר בכל ציבור עובדים נחשבים לזכויות סוציאליות העומדות מחוץ לחישוב המשכורת.

מה המצב ביחס לעובדי השכירים?

ברוב המקרים אין משכורתו של עובד מקצועי בתחבורה נופלת ממשכורתו של חבר, ולפעמים היא אף עולה עליה. עובד דרגה ז', למשל פקיד, מקבל 273.100 ל"י. עובד דרגה ח', למשל עובד מקצועי סוג א' במוסך, מקבל 285.650 ל"י. נוסף על כך הוא מקבל את כל הזכויות הסוציאליות שמקבל הבר.

אף פרוטה אחת של רווח

האם החבר מקבל רווחים נוסף על משכורת זו?

בשנים האחרונות לא שילמו הקואופרטיבים אף פעם רווחים לחבריהם. להיפך, בגלל הגרעונות במאזנים מחייב חוק האגודות השיתופיות את חברי הקואופרטיבים לכסות מחשבונם את הגרעונות הקיימים. המשכורת שהזכרנו, כלימר 270 ל"י, כוללת גם סעיף הנקרא "ממשק", שהוא תשלום לחברי הקואופרטיבים עבור השקעה וניהול עצמי. סעיף זה אושר, כמובן, על־ידי משרד התחבורה ומוסדות ההסתדרות.

האם גם עובדים שכירים נהנים מכך?

הם מקבלים תשלום מקביל הנקרא "אומדנא", בשעיר המגיע פחות או יותר לשעור ה"ממשק" — אף שלא נתנו שום השקעה כספית במפעל ואינם נושאים באחריות המשפטית עבור הניהול והגרעונות.

מה הן הזכויות הסוציאליות נוסף למשכורת שמקבלים החברים והעובדים?

קיפת תגמולים בשעור 13.3% מן המשכורת, חופש וימי מחלה, מס מקביל, הבראה, תלבושת, חודש י"ג, דמי הגה, כלכלה ועתודות.

מס מקביל אינו משכורת

מה זה כלכלה?

נהגים העובדים בריחוק מבתיהם, ומוציאים בדרך הוצאות אוכל, מקבלים תוספת של 750 פרוטה ביום. תשלום זה הובא בשעתו לדיון משפטי בבית המשפט המחוזי בתל־אביב — — —

למה?

מס־הכנסה לא רצה להכיר בתשלום הזה. בית־המשפט אישר את התשלום.

ומה ביחס לעתודות?...

אופייני הדבר לגישתו של משרד התחבורה שכלל סעיף זה במשכורת החבר. לגבי כל פועל אחר בארץ זה מובן מאליו, ואיש לא חושב שזה חלק מן המשכורת. הוא הדין לגבי מס מקביל לקופת־חולים. זוהי חובתו של כל מעביד בארץ. אין עוד לא אמר שזה חלק ממשכורת הפועל.

800 אלף נוסעים תמורת אומבוס

האם יש בידכם השוואה של מחירי הנסיעה בארץ ובחוץ־לארץ?

כן. יש לנו. היא מוכיחה שאפילו אחרי כל ההעלאות שהיו, וגם אם תהיה העלאה נוספת, מחיר הנסיעה בארץ הוא מן הזולים ביותר בעולם.

מחיר נסיעה של 100 ק"מ לנוסע הוא 2 דולאר בארצות־הברית, כלומר 3.600 ל"י, ואילו אצלנו 1.080 ל"י. מחיר נסיעה מינימלי לנוסע בארצות־הברית הוא 20 סנט, היינו 360 פרוטה. אצלנו מחיר הנסיעה המינימלי הוא 45 פרוטה.

שעור ההתייקרות של המחיר לצרכן בתחבורה היה הנמוך ביותר בארץ, בהשוואה לשרותים אחרים. מחיר הנסיעה המינימלי עלה מאז 1951 ב־125%. לעומת זאת, מחיר שיחה טלפונית עלה באותה תקופה ב־600%, מחיר כיכר לחם עלה ב־400% בקירוב.

האם חלקו של שכר העבודה במחיר גדול בארץ מאשר בחוץ־לארץ?

לא. משכורת חדשית של נהג בארצות־הברית היא 300 דולאר, מחוץ לתנאים הסוציאליים, היינו 540 ל"י, ברוטו כפליים מאשר בארץ.

ומה מחיר האוטובוס, הבנזין וכו'?

מחיר גלון בנזין בארצות־הברית הוא 20 סנט, היינו 360 פרוטה. בארץ מחירו כיום 965 פרוטה. אתה צריך להסיע 8 נוסעים לאורך קילומטר אחד בארצות־הברית כדי לקנות גלון אחד. בארץ עלינו להסיע 96 נוסעים.

מחיר אוטובוס דיזל באמריקה 15 אלף דולאר, שהם 27 אלף לירות. מחירו בארץ 36 אלף ל"י. כדי לקנות מכונית אחת יש להסיע בחוץ לארץ 75 אלף נוסעים לאורך קילומטר אחד. בארץ עלינו להסיע 800 אלף נוסעים.

מכאן ברור שהטענה כאילו צפיפות הנסיעה בארץ מצדיקה ניהול זול מופרכה מיסודה.

כל שיפור עולה כסף

האם נכון כי הקואופרטיבים הפרו את הבטחותיהם לשפר את התחבורה?

שרותי התחבורה היו כבולים בשטח זה מפני שמשך שנים רבות לא הוקצבו כספים מספיקים לייבוא אוטובוסים במספר הנדרש, בעוד שמכוניות פרטיות ומוניות הובאו בממדים עצומים. מאז שונתה עמדת הממשלה לפני שנתיים, הוגשה יותר תשומת־לב לבעיית האוטובוסים.

בד בבד עם זה הופעלו שיפורים מרחיקי־לכת בתחבורה. מספר האוטובוסים הוגדל, וזה נתן לנו את האפשרות לפתוח קוים חדשים, לעשות את התנועה נוחה במידה מכסימלית.

כך, למשל, הונהג קו ישיר בין תל־אביב, חיפה וירושלים. בו יושבים כל הנוסעים בנוחיות. קצב הנסיעה הוחש. נקבעו לוחות־זמנים קבועים. אגד הקים 450 סככות־המתנה בדרכים, בישובים, מעברות וכו'.

באיזו מידה משפיעים שיפורים אלה על הוצאות הקואופרטיבים?

משרד התחבורה תובע מאת הקואופרטיבים ומבטיח לציבור שיפורים רחבים במערכת התחבורה, אולם הוא מתעלם ייגמרי מן ההוצאות העצומות הכרוכות במימוש השיפורים. כל שיפור מחייב השקעה כספית, אשר הקואופרטיבים מתקשים למצוא מקור לה, בעוד הם מחלבטים בכיסוי ההוצאות השוטפות של מפעליהם.

השביתה: נשק אחרון

וככך, מה אתם עומדים לעשות כדי להיאבק על דרישותיכם? מה הצעד הבא?

אין אנו יכולים להתבונן בשקט כיצד נהרס מפעל חיינו. אי־אפשר להחזיק בשני קצות החבל — לדרוש מאיתנו שנממן את השיכלולים ולכסות את ההתיקרות המתמדת הכרוכה במדיניות הממשלה, ויחד עם זאת למנוע מאתנו את ההכנסות הדרושות לכך.

עשינו כל מאמץ כדי להשיג פתרון מבלי לגרום לוועזעים בתחבורה; אולם עתה לא נשארה לנו ברירה אלא לאחוז באמצעי האחרון של ציבור עובדים: נשק השביתה. אנו הולכים לקראת זה בניגוד לרצוננו הכן, ומתוך ידיעת התוצאות שייגרמו לציבור. אולם אנחנו מקוים שברגע האחרון עוד תשתנה עמדת הממשלה.