

פרוטוקול מס' 20  
מישיבת ועדת הכלכלה מיום כ"א סיון תשל"ד  
13.30 (11.6.1974) בשעה

חברי הועדה:

נכחו:

- ש. תמיר -
- א. זילברברג
- א. לבנו?
- י. מודעי

מוזמנים:

- א. רמז - מנכ"ל רשות הנמלים
- נ. וידרא - יו"ר רשות הנמלים
- מ. חרף - רשות הנמלים
- א. פרידמן - רשות הנמלים

בלכח הועדה:

ד. לב

מזכיר הועדה:

א. פלקסר

רשם:

"חבר המתרגמים"

המצב בנמלים, יחסי העבודה ושכר העבודה.

סדר היום:

894-

(18.6.74) ביון (מקל)

היו"ר ש. תמיר:

אני מתכבד לפתוח את הישיבה ולקדם

בברכה את האורחים שלנו: היו"ר

והמנהל של רשות הנמלים - ד"ר וידרא ומר רמז - אנחנו היזמנו את אורחיו הנכבדים לדיון כללי ולא רק כללי בנושא של נמלים ובהזמנה שלנו נגענו גם בראש פרק של תפוקה ויחסי עבודה ושכר. זה לא סוד שאחד הנושאים שקידם את הדיון הזה, שבינן כה היינו מגיעים אליו, היו הידיעות שעוררו התרשמות מיוחדת בארץ לגבי פרמיות מיוחדות מאד של שכר קיצוני גבוה בימים מסויימים לעובדים מסויימים בנתונים מסויימים. אבל זה ודאי רק פריט בתמונה הרבה יותר רחבה שאנחנו מתכוונים להתחיל ללמוד היום ולהמשיך ללמוד בשיטתיות ככל שרק תעזרו לנו בהמשך הדרך.

א. רמז:

אני מודה לך קודם כל על ההזמנה -

זה קיום מסורת טובה של ועדת

הכלכלה בכנסת הקודמת שעקבה מקרוב אחר הנעשה בנמלים, גם ביקרה לפחות בשניים מהנמלים בשנתיים האחרונות - בחיפה ובאשדוד - לא הגיעה לאילת והייתי מציע, אם הועדה תחדש את ביקורה, להתחיל אותם הפעם אולי מאילת ולהמשיך בנמלי הים התיכון.

אני ברצון רב מוכן לסקור כל

נושא. הנושאים הם די כבדים ולעתים מסובכים. אנחנו עומדים עכשיו בקצב די מסחרר בשלושת הנושאים העיקריים המעסיקים אותנו: פיתוח הנמלים, ההערכות - כבר עכשיו מתחילים בהערכות לקראת העונה הקרובה - וכל הנושא של יחסי העבודה, שאנחנו עמלים על זה בעיצומו של המועד לתידוש הסכמים, ודאי אינני צריך להרחיב את הדיבור כאן שאין הדברים כל כך פשוטים במדינה כולה ואין לקוות שיהיו הרבה יותר פשוטים מאשר בכל יתר המקומות.

אני מוכן לפתוח בסקירה קצרה

מאד את הנושאים שאמרו לי שיש לכם בהם עניין מיוחד ולהשאיר את מירב הזמן כמובן לענות על שאלות, מתוך הנחה שחברי הועדה בכל זאת יותר מעורים בעניין מאשר הציבור כולו. אני מוכן גם להתחיל משאלות אם תרצו בזה.

נתחיל קודם כל בבעיית פיתוח

הנמלים שלדעתי זו אחת הבעיות המרכזיות של המשק הישראלי ואם לא נעמוד בתכניות פיתוח סבירות לפי לוח זמנים סביר, ישנה סכנה רבה שהנמלים יתפכו לגורם מעכב בפיתוח כללי של המשק ואולי גם צואר בקבוק מסוכן. לא נדבר על מה יכול לקרות בשעת חירום, יש מסקנות ממה שקרה במלחמת יום הכיפורים ובעיקר לאחריה. גם אם ילכו הדברים כתיקנם, הרי שהנמלים הם נקודת המוצא גם ליבוא וגם ליצוא ולמעשה כמעט לכל ענף משקי שניתן לדבר עליו. מידת החלות שלנו בסחר הבינ"ל ודאי תלך ותגדל עם התפתחות הכלכלה ולא להיפך. מה עוד אם אנחנו נגיע לקצת נורמליזציה עם האיזור השכן לנו, הרי שתיפתחנה אפשרויות עצומות לפיתוח כלכלת ישראל ככלכלה המשרתת גם איזורית והדבר הזה יהיה מותנה בכך שאנחנו בזמן נוכל להציע שירותים ולא כחזון לעתיד, אלא כאשר הדברים יתפכו לאקטואליים ואולי עוד לפני כן. אני על כל פנים מאמין שאנחנו נעשה ונשמע בדברים הללו הרבה יותר מאשר נשמע ונעשה. מכל מקום, גם אם לא ניקח בחשבון גם את כל התכניות הבלתי-מתוכננות, התכנון בעצמו מחייב אותנו לפיתוח בקצב נמרץ ביותר משני טעמים.

טעם אחד, של גידול מתמיד בסה"כ

הטונות של יבוא ויצוא. גידול שהוא אחד מהגדולים בעולם, גדול אפילו מזה של יפן למרות שהגידול במוצק הלאומי היפני הוא מתחרה אתנו ואולי עולה עלינו לאחרונה. אבל הגידול בצורך ביבוא ויצוא - ואני לא מביא בחשבון דלק, אני מדבר על כל הדברים מינוס דלק שזוהי בעיה בפני עצמה שאנחנו גם לא עוסקים בה ישירות ברשות.

טעם שני, משום השינויים הטכנולוגיים המהירים ביותר. כל הסחר הימי עובר עכשיו מהפיכה טכנולוגית אולי שווה למהפיכה התעשייתית בתעשייה של המאה שעברה, הספנות מגיעה לזה רק עכשיו, ובעקבות הספנות כמובן הנמלים ובעקבות הנמלים כל הקונספציה של העברת סחורות גם בשטח היבשה מיצרן אל הצרכן ולהיפך, חייבת לעבור מהפיכה.

לכן אנחנו חייבים להסתגל לא רק לתגבור התפוקה הכוללת שלנו, אלא תוך כדי כך לשינויי קונספציה החלטיים בכל הגישה לתכנון הנמל, הפעלתו, כח האדם, הכשרתו, המבנה הפיננסי, משך הפיתוח, המדדים שיש להצמיד לתכנון וכל מה שצריך בכך.

למעשה לא אאריך עכשיו על תכניות הפיתוח. אם יהיה עניין בכך נוכל אולי להקדיש ישיבה נוספת, יותר ארוכה מפני שהעניין באמת, אם ניכנס אליו, איך לעשות אותו כלאחר יד. אגיד רק שלפי תכנית פרלימנרית - ואנחנו אולי בפעם הראשונה נגיע השנה לתכנון רב שנתי, לא רק של חזון אלא של ממש ביסוס ככל שניתן לבסס - התכנית הזו מתבססת כמובן על צפי המטענים והסחר. מצד שני, על צפי ההתפתחויות הטכנולוגיות הצפויות בתקופה הזו. עצם המאמץ שלנו להגיע לאפשרות של חיזוי מסוג זה, היה מאמץ מאד קשה ולמדנו מכל העולם ונדמה לי הגענו, גם על יסוד מה שהרשות בנתה במשך תריסר שנות קיומה והיא הפכה לאחד הגורמים היחידים במדינה שמפרסם צפי נתונים באופן קבוע שמתאמת, אולי לא משנה לשנה, אם כי תמיד הצפי לשנה הקרובה הוא הרבה יותר קרוב למציאות, אנחנו מוציאים צפי גם ל-5 ו-10 ו-15 שנים.

הבעיות שהיו עכשיו, עושים את ההשלכה של השינויים על הצפי הזה ושל הבלתי-נודע והופכים אותו לצפי שיכול לתת אינדיקציות לשלבים השונים של תכנון ופיתוח. הגענו עכשיו לאיזה שהוא הסדר בנדון. הגענו למצב בו אנחנו עובדים לפי צפי שהתעדכן מדי שנה, ידבר תמיד על 5 שנים מבחינת אפליקציות מידינות לרביזיה של תכניות הפיתוח ולשלבים שיותר ארוכים מבחינת התכוננות לנקודות אפס בפיתוח בסיסי, כאשר הנמלים בתחום התשתית הנוכחית יפסיקו להיות מספיקים וזה כבר דורש לפעמים 5-7 שנים תכנון אחורנית.

הדבר הזה אצלנו מתגבש כבר בצורה הרבה יותר מסודרת ואני מקווה שתוך מספר חודשים - לאחר שזה יעבור גם את ועדות הפיתוח את הרשות ואת מליאת הרשות ואת משרדי הממשלה השונים - נוכל להציג בפני הוועדה כבר איזו תמונה הרבה יותר של תכנית הפיתוח הנמלי של ישראל ל-5 שנים, בשלבים יותר ארוכים, בצורה יותר קונספצואלית וכו'. מכל מקום, בתוך התכנון הזה הגענו לעוד דבר: הפרדנו בין שלושה גורמים: בין פיתוח בסיסי, בין פיתוח שיש לו משמעות יותר של רכישת ציוד והפעלתו שזמן ההתרעה יכול להיות יותר קצר, ובין הדרכת כל כח האדם והסבתו, שבדרך כלל ניתן לעשות אותה בקצב המהיר ביותר, מכל שלושת הדברים.

הצפי בנוי, לכן, גם על שלוש קטיגוריות: כאשר כל קטיגוריות נותנת אינדיקטורים לגבי סוג התכנון והביצוע ומועדי הביצוע שנצטרך להפעיל בשביל לעמוד בלוח הזמנים הזה, עם עדכון שנתי לראות אם יש לקדם או לדחות את קצב ההשקעה. ע"י כך אנחנו מקווים להגיע לתפוקה מירבית מכל השקעה, תוך סיכון משהו - וזו גם המדיניות שלנו. אנחנו ברשות החלטנו עכשיו, גם בהנחיית שר התחבורה, שאם אנחנו מסתכנים, עלינו להסתכן בהקדמת ההשקעה הבסיסית ולא באיחור, משום ששקיעה באיחור כאן יכולה להיות קטסטרופאלית לכל המשק, בעוד שהקדמה במצב של אינפלציה לפעמים זה רווח ולפעמים זה הפסד שולי ביותר ואיננו מסתכן. כמובן אם זה נעשה בצורה רציונאלית ואין הקדמה של עשרות ומאות מיליונים ללא כל צורך.

אלה הם הקווים ההולכים לפיתוח. לפי תכנית פרילימנרית זו, שעוברת עכשיו בדיקה ויישום ענייני, אנחנו נצטרך

להשקיע ב-5 השנים האחרונות במחירים שוטפים. כשאני אומר שוטפים, זה איזה שהוא מחיר של אוקטובר עם ההתיקרויות שיכולנו ליישם לו עד אפריל. במחירים שוטפים נניח של היום, אולי קצת פחות מזה, כמיליארד וחצי לירות במשך 5 שנים וזו הערכה זהירה שנדמה לי, לאחר עיבוד יותר מפורט, תגדל ולא תקטן בהרבה. כי ההשקעה הכרחית בטווח הזה כדי לעמוד במשימות הסחר הישראלי עם רזרבות שתוכלנה לתת שלושה דברים שאין לנו היום: האחד, שלא כל זעזוע קל שבקלים בתחבורה הימים תגרום לצפיפויות ולשיבושים במשק ההובלה. זאת אומרת, כח ההתמקחות גם בתקופות השיא עדיין יהיה ניתן ואפשרי, דבר שאיננו קיים היום לגמרי. אין לנו היום שום רזרבות נמליות, עד כדי כך שאפילו עבודת תחזוקה מאורגנת ומתוכננת בנמלים כמעט לא ניתנת, מפני שלמרות כל התכנונים בסופו של דבר אין אנו יכולים לפנות אף רציף אחד, אפילו למספר שבועות כדי לעבוד עליו ולכן אנחנו עושים דברים בצורה מאולתרת ביותר. שנית, אפשרויות ניצול הנמלים והמתקנים שלנו לשרותי מעבר במדינה - בין אם בגשר היבשתי מאילת לים התיכון ובין אם נקודות, ביחוד לשיטות השינוע החדשות במכונות, במטענים אחרים, דבר שגם כן מתחיל להסתמן כדבר יותר ויותר חשוב בסחר הבינ"ל ואם אנחנו לא נוכל להציע את השרות ברור שאחרים יציעו אותו ואנחנו לשנות נוהגים בסחר הבינ"ל הרבה יותר קשה מאשר לדאוג שהם יהיו לטובתנו בזמן שהם נוצרים.

#### אנחנו עכשיו גם עוסקים

באפליקציה של מימון התכנית הזו מבלי שנזדקק לאוצר המדינה, אולי נזדקק לו רק כערב להלוואות חוץ. אנחנו מקווים שנוכל לממן שני שלישים מכל ההשקעה הדרושה במימון עצמי של הרשות לפי מתקנת המבנה הפיננסי שלה וצבירת ההון והקרנות הפנימיות שהיא יכולה ללוות מהם לצרכי פיתוח, כולל קרן הפנסיה. שלישי נצטרך למלוות פיתוח בתנאים הטובים ביותר שנוכל לקבל. לדעתנו אנחנו לא צריכים לקבל כסף יקר יותר מאשר נהוג לתת לתשתית הכללית במדינה, של כבישים, רכבת, מים, חשמל וכו' - אבל אם המדיניות תהיה שעלינו לפי החוק לממן זאת בצורה מסחרית, בדקנו את האפשרות ולא נראה שיהיה לנו קושי כלשהו לעשות זאת באחת מהצורות הבטוחות, בין אם הלוואות מבנקים ומוסדות בינ"ל, החל מהבנק העולמי וכלה בבנקים מסחריים בינ"ל או בעזרת הנפקת ניירות ערך בין אם בארץ או בחו"ל. הדבר הזה ניתן ולכן התכנית הזו מתגבשת עכשיו לא רק בצד הפיזי שלה, האנושי שלה, אלא גם בצד הפיננסי שלה.

#### נייחד את הדיבור על תכניות

מיידיות - אנחנו אולי בשנה-שנה וחצי האחרונות של מועקה מבחנת התשתית העומדת לרשותנו. אם נעמוד בקצב הפיתוח הנימצא כבר בביצוע. מלחמת יום הכיפורים, לדאבוני הרב, גרמה לאיחורים לא קטנים בקצב הבצוע של הקבלנים ומחסור בכח אדם, דבר שבמקרים מסויימים מתמשך אפילו עד היום היות וזה כח אדם מאד ספציפי, מקצועי, הוא גם דרוש בצה"ל ביחידות שונות. אבל עשינו לוח זמנים חדש, לאור המציאות החדשה, ואם נעמוד בלוח הזמנים החדש הזה אנחנו מקווים שהחורף הבא עוד יהיה חורף קשה. תוספת הרציפים תהיה בעיקר בנמל אשדוד, שם יתווספו לפחות ארבעה מינגשים נוספים - זאת אומרת, מעל ל-500 מטר רציף נוספים עם ציוד העורף לסיוע. בחיפה, לדאבוני הרב תהיה תופעה הפוכה עקב בעיות הפיתוח של חיפה ועקב תופעה חמורה שהתגלתה בקישון, של מבנה קרקע קשה מאד וכנראה נצטרך לשנות תכנון שהיה וע"י כך יהיה עיכוב די רציני. יהיה לנו לחורף הבא מינגש אחד פחות מאשר היה לנו השנה. בטה"כ תהיה תוספת של 3-4 מינגשים בים התיכון. בפעם הראשונה, אולי, מספר הצוותים האופטימאלי שנוכל להעסיק בחיפה לא יהיה בהרבה גבוה מזה שאנחנו מתכננים כבר להעסיק באשדוד.

#### אני העברתי לכם את החומר הזה

גם בכתב עם פירוט די רב לגבי התכנונים הראשונים שלנו. אנחנו עכשיו עוסקים, כבר התחלנו בבדיקת הצפי לעונה הקרובה וההערכות הדרושה. העברנו את זה לכל הנוגעים בדבר להערות או לתוספות או חיסורים מכן. לאור זה אנחנו מתכננים כבר את תכנית ההדרכה, הקורסים לאנשי מקצוע וכל מה שכרוך בכך ואם לא נעמוד בפני תופעות בלתי צפויות מראש, יש

סיכוי שבחורף הזה עוד נעמוד שולית ביכולת מניעת צפיפות מסוכנות או בלתי רצויות מבחינה משקית, שיש בהם הפסד רב, אם כי בחורף הזה עוד כל זעזוע יגרום לצפיפות אם לא נצליח לבצע את הדברים עליהם אעמוד בדברי.

אנחנו מקווים שבחורף שלאחר מכן לא החשית תהיה המיגבלה לאופטימיזציה של כח ההתמקחות שלנו, אלא תכנון נכון ואז כמובן אנחנו מקווים שנעמוד במשימה הזאת ביתר שאת ובפחות סכנה שאנחנו הולכים על חבל דק וכל רוח מתעתעת בנו ואז לוקח חודשים לחזור לאיזון.

בחורף שעבר, אני חייב להגיד, עמדנו במשימות שהוטלו עלינו בצורה מאד משביעה רצון. על אף המלחמה, שהביאה לזעזוע החלטי בתפעול הנמלים, אחוז המגוייסים מנמלי אשדוד ואילת היה גבוה ביותר וכולם דווקא אנשי המקצועות ואנשי התפעול. זה הגיע עד 60-70 אחוז בתקופות מסויימות. הירידה בגיוס הייתה איטית מאד בנמלים הללו, רוב האנשים היו שייכים ליחידות קרביות ולא ניתן היה לשחרר אותם עד לאחרונה. בחיפה, המצב היה קצת יותר טוב עקב הגילים היותר גבוהים של עובדי הנמל בחיפה וההתפתחות ההיסטורית שלו, אבל גם שם היה גיוס די גבוה ונוצר עוד אבסורד חמור מאד שאנחנו בודקים איך אפשר להתגבר עליו עכשיו, של חוסר איזון בסוג המחסור. זאת אומרת, בחיפה היה מצב שהיו לנו מנהלי עבודה ואנשי מקצועות אבל חסרו לנו פועלים והיינו נאלצים לגייס דרוזים והגענו ל-500-600 דרוזים שעבדו בנמל. גם זה לא נתן את התפוקה המלאה, שרות התעסוקה לא יכול היה לספק עובדים נוספים ונאלצנו בפעם הראשונה, מאז סיום המנדט, להעסיק ערבים והגענו עד ל-150 ערבים ליום כדי לעמוד באיזון שהיא כמות ידיים שתמנע הצטופפות כמו זו שהיתה. הם באו ברצון ועבדו טוב מאד, מיד לאחר המלחמה.

באשדוד היה מצב הפוך, שם היו עובדים בלתי מאומנים בכל כמות שדרשנו. אבל לא היו אנשי מקצוע מפני שכל אנשי המקצוע גוייסו וצה"ל סירב לשחרר אותם, בזדאי מסיבות טובות מאד, היות ומילאו תפקידים חיוניים בם בצה"ל. לא ניתן היה לווסת בין השניים. חוסר הנפידות שלנו הוא איום. אולי אולי היה תכנון מראש של חודשים ניתן היה לעשות משהו, אבל מהיום למחר הדבר לא ניתן היה להיעשות.

למרות כל הדברים הללו, אנחנו בסה"כ ב-27 אחוז פחות צוותים בנמלי הים התיכון. יש לנו מטענים שכמעט לא ירדו בסה"כ של התקופה מאוקטובר עד אפריל מסה"כ המטענים באותה תקופה בשנה שעברה, עם שינוי הרכב מסויים שלא היה להקלת העבודה בנמל.

כל האגדות האלו שהמלחמה הזו תאיט את קצב העבודה בנמל במידה דרסטית ושלשעת חרום תיכננו ריתוק אנשים ותפעול הנמלים ב-30-40 אחוז מהתפוקה שלהם, התבדתה מהיום הראשון של המלחמה. העומס על הנמלים מיד גדל, לא קטן, בתנאים הרבה יותר קשים. כתוצאה מכן עמדנו בפני עוד שתי תקלות חמורות ביותר ואנחנו פועלים עכשיו לתיקונן:

(א) אנחנו תיכננו את הנמלים בים התיכון למאה אלף טון סחורות במעבר באחסנה בנמלים. אף פעם לא הגענו למאה אלף טון, מפני שאם היינו מגיעים ל-60-70 אלף טון היינו מדליקים את האור האדום ועושים כל מה שניתן לזרז לפינוי הנמלים על-מנת שלא להגיע לסתימה. ערב המלחמה התחילה סתימה בנמלים מבחינה זו, עקב שינויים שונים בכלכלה, נרתעו הרבה יבואנים משחרור המטענים. לא היה ברור מה קורה עם מיסים, מה קורה עם הלוואות, מה קורה עם יוקר המימון וכו' וכמובן שחרור מהנמל מחייב תשלום הדוקומנטים ותשלום המכס והמיסים וההיטלים ולכן כל זמן שאתה דוחה את השחרור אתה לא חייב עדיין לגייס

את כל הכסף והגענו ל-90 אלף טון בנמלים ואנחנו כבר פעלנו אז בכל הסמכויות שיש בידינו - אדמיניסטרטיביות - ואז פרצה המלחמה. מיד התחלנו להעלות בקצב של 4 עד 5 אלפים טון ליממה, יתרת מטענים שנשארו בנמל לעומת מקסימום יכולת הוצאת המטענים מהנמלים. גם בתפוקות גם מינימום העובדים שהיו כבר בנמל. תוך כמה שבועות הגענו לרבע מיליון טון בנמלים, זאת אומרת 250% מה"קרפסטי" המירבי המתוכנן של הנמלים. ברור שזה חייב אילתורים מהירים מאד ללא סוף, גם לאחסנה מקורה, גם לפתוחה והכביד מאד על העבודה מפני שקווי השינוע של הסחורות היו צריכים להיות ארוכים מאד, בצירוד מינימלי, בלי עובדי תחזוקה. למרות כל הבעיות הללו והמחסור ברכב, כאשר במסירה ישירה העבודה התנהלה בקצב איטי ביותר - תמיד תוך ציפיה לרכב ולא להיפך, שהרכב יחכה למטען, דבר שצריך להיות בנמל - בסה"כ עמדנו במשימה בצורה לא רעה.

בסה"כ הצפיפויות בעונה קצרה זו היו תקופה קצרה יותר מאשר בשנה שעברה על אף המלחמה וכל תקלות הללו, על אף שעבדנו ב-27 אחוז פחות ידיים וגם עומק הצפיפות היה ב-20 אחוז או למעלה מזה, נמוך מעומק הצפיפות הממוצעת בשנה שעברה.

נדמה לי שלעומת מה שקרה בכל המשק, נעזרנו לא פחות עוז מאחרים לעמוד - וגם עובדי הנמלים, אני חייב להגיד, בשעת החרום עבדו ללא בעיות וכמו שצריך. זה לא אומר שזה לעולם חוסן, אבל בעזרת הדברים הללו, בלי זה לא היינו יכולים לעשות, והמאמץ שהושקע והאילתורים המהירים והתושייה של מנהלי הנמלים בעיקר והצוותים שלהם, הצלחנו לעמוד במשימה הזו.

התעוררה השאלה של הפרי, עם עוד שתיים - שלוש בעיות. ענין הפרי מתחיל להיות מדאיג ביותר. כולנו שמחים שיש לנו יצוא של הפרי וכולנו משתפים פעולה וידוע בנמלים כי בעונה הם הגורמים את כל כאבי הראש, אבל מקבלים את העדיפות והטיפול הטוב ביותר. אבל הם יוצרים בעיה חמורה מאד. אם לתת תמונה כדי להבין את הענין, כללית, אבל זה ילך ויחמיר בפרוגרסיה אלגבראית עכשיו. גם אם לא יגדל סה"כ יצוא של פרי הדר, כולם מדברים פחות או יותר על 50 מיליון תיבות כדבר שאין גם תכנון להגדיל אותו בקצב מסחרר - 2 מיליון יותר, 2 מיליון פחות, לא משמעותי ביותר - אבל 50 מיליון זה מיליון טון, מיליון טון שעד עכשיו משגרים בקופסאות של 20 קילו. תעשו חשבון כמה פעולות זה בנמל. צריך לפחות פעמיים אם לא יותר כל קופסא של 20 קילו. זה דבר המיושן ביותר שקיים היום במדינה, שלא זכה לשום פיתוח טכנולוגי מאז המנדט הבריטי. מיליון טון בשלושת החודשים העיקריים שמהווים תמיד את הבעיה, מהווה בין 30 ל-35 אחוז מסה"כ תנועת המטענים למדינה, ממנה ואליה באותה תקופה. להתמתח ל-3 חודשים, ל-35 אחוז בטונות, אבל היות וזה טונות לא אחודים ושצריך לטפל בכל קופסא בנפרד, העומס הוא לא של 35 אחוז אלא מתחיל להיות כל שנה יותר, למרות שפרופורציונלית זה 35 אחוז, אפילו ירד ל-30 אחוז מפני שיצוא פרי הדר לא גדל וסה"כ המטענים כן גדלים. זה מתחיל להיות הרבה יותר. מבחינת עומס אני חושב שהגענו ל-50 אחוז עומס התמתחות. כל עוד היו הרבה מטענים לא אחודים, גם 50 אחוז זאת בעיה - כל מי שמנהל מפעל או שרות יודע מה זאת אומרת להתמתח ב-50 אחוז תפוקת יתר מבלי להעסיק אנשים מיותרים וצירוד מיותר כל השנה וזה הפסד עצום, או מבלי ליצור צפיפויות.

אנחנו מחפשים את קו המשוה ולא קל למצוא אותו. יש פתרון - עם האחדת המטענים, אילו פרי הדר היה יכול לצאת במחולות, אנחנו כבר עכשיו בונים מסופי מחולות שאין ברירה על-מנת שיוכלו לתת שירות כלשהו, יש בתוכם רזרבה שיושמה לתוכם מעצם הקמתם, שיכולה להתמתח ללא בעיות בכמות הזו. אבל משום מה המועצה לשיווק פרי הדר עוד לא מצאה דרך לשווק את הפרי במחולות. ישנה סכנה שגם באירופה לא יהיה מי שיפרוק את התיבות הללו בצורה סבלית כזו כפי שאנחנו עובדים בה היום. בינתיים בנמל, כל זמן שסחורות אחרות מומחלות יותר וקצב ההמחלה שלנו מהיר ביותר, כפי שראיתם בטסטיסטיקות שהעברנו לכם, ה"גיבנת" הזו מתחילה להיות יותר חמורה והיא תגיע תוך

3-4 שנים אולי שתהיה 80 אחוז מהמטען הכללי שאיננו בהמחלה. זאת אומרת שעובדי הפרי בכלל לא יהיו עובדי נמל, לא יהיה להם מה לעשות בנמל כל יתר השנה וההתמחות שלהם תהיה לגמרי שונה אם לא נזדרז למצוא פתרון לכך. אנחנו עובדים חזק מאד על הנושא הזה - יש גם שתי ועדות עכשיו גם שמינה שר התחבורה וגם ועדה פנימית שלנו - מפני שהבעיה היא חמורה וחייבים למצוא לה פתרון. היא בניגוד לכל מהלך ההתפתחות במדינה והיא תהווה לנו בעיה עוד יותר חמורה בהשתיית המרכזית.

רציף זה אחד הדברים הכי יקרים וכשנפתח את מלוא הרציפים בתחום שוברי הגלים וצריך לפרוץ את שוברי הגלים ולפעול לפי תכנית הפיתוח - אנחנו עומדים כבר בחיפה השנה לפרוץ את שוברי הגלים ובאשדוד אנחנו לא יודעים בדיוק מתי, אם זה יהיה 5 שנים או 7 שנים. אלו השקעות של מיליארדים. ככל שאתה לא מנצל את התשתית שלך בצורה מלאה ביותר, הרי ההשקעה היא עצומה. תחשיב הרציפים שיידרשו לנו לכמות הטונות, עד עכשיו התוספת של ה-50 מיליון תיבות היה דבר שולי מפני שהיה בשיטה דומה לכל יתר המטענים. פתאום זה יהפך דבר בפני עצמו ואני רוצה להגיד לכם שעכשיו בעונה אנחנו נוטלים 23 אחוז של כל הרציפים בים התיכון לפרי, אבל בהמשך הדברים זה יכול להתחיל להיות 30, 40, 50 ולהגיע אפילו למאה אחוז. זאת אומרת, נמלי פרי על מנת לעסוק או לפחות מגרשי פרי, זה ייקר כך או אחרת את היצוא של פרי בצורה מבהילה ולא תהיה ברירה.

אלה כמה מהפרובלמטיקות שאנחנו עוסקים בהם עכשיו עם המועצה לשיווק פרי הדר והשנה באה לדאבוננו הרב ההודעה הראשונה שקיבלנו מהמועצה, כמעט אין בה התפתחות בנדון, מתוך 52 מיליון תיבות שהם רוצים לתכנן לייצא, בסה"כ מדברים על 4 מיליון תיבות על משטחים, שום דבר לא במחולות. זה לא מסתדר לא מבחינה כלכלית ולא מבחינה אירגונית, לפי המחירים שהם עשו. אנחנו לא מקבלים את הדבר הזה כסופי והחלטנו לבדוק את העניין הזה עד תומו, עוד עכשיו כשיש זמן לפני העונה לעשות משהו, אבל אם לא נצליח נעמוד עוד פעם בפני עונה די קשה. זאת אומרת, עוד לא תהיה לנו תוספת תשתית מספיקה, ובמצב כח האדם לא השתפר הרבה ואז נעמוד בתקופה מתוחה.

זה המצב מבחינה תפעולית. אותו דבר בענין המחולות הגדלות בקצב מהיר. אנחנו עובדים באילתורים עדיין ובסידורים זמניים. נקבע שלשום שמסוף מתוכנן יתחיל לפעול באשדוד בסוף הקיץ, היה צריך להתחיל לפעול עכשיו אבל בגלל המלחמה לא התחיל, כך שהוא יסייע הרבה לעונה הקרובה. מאותו תהליך ואילך יפעילו מינגשים אחרים, יצטרפו למסוף האשדודי ותוך 3 עד 4 שנים אנחנו נעבור גם למסוף החדש בחיפה, כרגע המסוף המערבי גם כן מושלם מבחינת מערך והצטיידות, ואז אנחנו נהיה בעלי כושר התמחות כמעט בלתי מוגבל בתחומי הצפי והאפשרויות שלנו גם לשרות חוץ ותוך הודעה די קצרה או תוך שינוי התכנון באופן מהיר הרבה יותר. כך שהשנתיים הקרובות גם בנושא המחולות תהיינה עוד הקשות ביותר מבחינת הנמלים, אבל אנחנו די מצויידיים לעמוד במשימות הנראות לנו, אם כי עוד פעם בלי רזרבות, לאחר מכן אנחנו נתחיל לעבוד בצורה יותר אנושית.

אם נעבור לצד האנושי יותר, אני רוצה להקדים ולומר: נורא קשה לרשות הנמלים להשתחרר מהשם הלא טוב שיש להם. הם עצמם אולי עושים לעצמם את יחסי הציבור בצורה הגרועה ביותר. אבל למרות שנדבר אחר כך על הרבה בעיות ועל הרבה כאבים ועל הרבה עיוותים שנעוצים בנמלים עקב כל ההתפתחות הביולוגית וההיסטורית שלהם, וכל מיני דברים אחרים שכולנו יודעים עליהם, בסה"כ ב-3 וחצי השנים האחרונות כמעט לא היו שיבושי עבודה רציניים בנמלים עקב שביחות או סכסוכי עבודה בנמלים. היו כמה של קבוצות קטנות לתקופות קצרות מאד. בחידוש ההסכם העבודה האחרון היתה השבתה של 36 שעות, אבל דברים הרבה יותר רציניים לא היו. העבודה בדרך כלל מתנהלת כסידרה, כאשר בעיות די רציניות קיימות ונפתרות על יסוד ההסכמים החתומים או על יסוד

בדיקות ענייניות ואפילו פשרות ענייניות שאינני יכול להגיד שהיתה כניעה איזו שהיא לתביעה לא לגיטימית או עניינית של איזה מקבוצות עובדי הנמלים. על כל פנים, לא הדבר באמת מזעזע. זה לא אומר שמה שהצטבר בהסכמים הקיימים ובנוהגים הקיימים ובמסורת הקיימת בנמלים, הרבה מזה הוא בעייתי ביותר, לא הגיוני לפעמים, חמור עוד יותר, אבל שינויו קשה ביותר.

לדוגמא הזו שהובאה כאן, שהיא באמת צורמת את העיץ ואת האוזן, של ההשתכרות - כאשר מצטברים בהתאם להסכמים קיימים - מספר גורמים מסייעים שלקבוצה קטנה של אנשים או לאניה מסוג מסויים מאפשרים השתכרות באמת מחוץ לכל פרופורציה, כפי שקרה בפברואר או במרץ שנה זו. כפי שקרה מספר פעמים לפני זה בהיסטוריה.

מה קרה כאן? יש כאן שני הסכמים המשפיעים על כך: הסכם אחד, הסכם העבודה הקולקטיבי שלנו שבונה את התשלומים עבור עבודה בשבת. עבור עבודה בשבת מקבלים 200 אחוז. זה נהוג ברוב ההסכמים כמעט בכל הסקטור של השירות הציבורי. נוסף על כך, גם החוק קובע זאת, אם אתה מחזיק עובד בשבת, עליך לתת לו מנוחה ביום אחר במשך השבוע, אחרת עבודה בשבת נחשבת גם כיום עבודה נוסף מעל ומעבר לסה"כ שעות העבודה שהוא חייב לעבוד במשך החודש ואז יש תשלום נוסף של יום עבודה.

באשדוד, בניגוד למסורת של חיפה, בחיפה אף פעם לא צרמה את העיץ עבודה בנמל בשבת כאשר היה בכך צורך, להיפך - פועלי חיפה אינם מתלהבים לעבוד בשבת, אבל כשהם רואים שיש צורך ועקב כך שיש תוספת תשלום, ניתן להפעיל את העבודה בשבת בשעת הצורך. מה עוד שפועלי התפעול בחיפה עדיין עובדים לפי הסכם שנ"ם שנרקש ע"י הרשות בשעתו וההסדרים לתשלום בשבת שונים מההסכם הקולקטיבי של רשות הנמלים והם סירבו, כשהובא להם בחידוש הסכמי העבודה לפני שנתיים ו-4 שנים, לקבל את סידרי התשלום בשבת של הרשות משום שאין לזה משמעות רצינית, אפילו בחיפה שנוהגת לעבוד בשבת, על ההשתכרות הממוצעת של פועלי התפעול. באשדוד, ההיפך מזה, לא עובדים בשבת והנמל לא מופעל בשבת. יש גם החלטת ממשלה בנדון והתחייבות מסויימת ועובדים רק כאשר אין ברירה ולפי היתר מיוחד של משרד העבודה לכל מקרה ומקרה. באשדוד יש החמרה בלתי רגילה. כל פעם שמפעילים את הנמל בשבת יש פרוטסטטים ומכתבים ושל הרבנות ושל החרדים ושל כל מי שיש לו יד בדבר, לא נהוג לעבוד בשבת. גם אופי העיר שונה, הגישה אחרת, על כל פנים זה קיים הרבה מאד שנים בשני הנמלים. מתי עובדים בשבת בדרך כלל באשדוד, ואני חושב שבשנה האחרונה לפני מלחמת יום הכיפורים, היו 5 מקרים כאלה, 5 ימים. יש עבודות שאין ברירה ומוכרחים לעבוד בשבת: עבודות תחזוקה, שמעסיקים כ-30-40 אנשים, אבל בפריקה וטעינה, זאת אומרת הפעלת הנמל עצמו או השירותים שבו, היו בשנתיים האחרונות חמישה מקרים להם ניתן היתר מיוחד, בכל המקרים האלה, לפי דרישת משרד הבטחון, למטענים מיוחדים. מה הם המטענים המיוחדים? או מטענים סודיים של משרד החוץ שרוצה לפרוק כשאיך אף אחד בנמל וצריך לתת לזה מינימום פרסום - נגיד, מטוסים, טילים מסויימים ודברים מסוג זה - או חומרי נפץ מסוכנים ביותר שאין בנמל מרחקי בטיחות מספיקים בשביל לפרוק אותם כאשר עובדים ליד הרציפים האחרים או ליד אותו רציף אניות אחרות. ולכן אנחנו חייבים לפנות את הנמל מכלי שיט אחרים, להכניס את אניות חומר הנפץ ולגמור תוך כדי השבת ע"מ שיהיה אפשר להפעיל את הנמל מחדש ללא סיכון יתר ביום ראשון בבקר. היו כ-5 מקרים כאלה.

אחרי יום הכיפורים חוגבר קצב הגעת האניות האלה והדרישה היתה כמובן לתת לכך עדיפות מירבית ולכן בתודשי ינואר-פברואר-מרץ היו מספר הגעות מסוג זה יותר גדול מאשר כמה שנים לפני כן.

לא יכולנו בשום פנים ואופן - כפי שהסברתי, באשדוד מחסור בידיים עובדות היה הרבה יותר חמור מאשר חיפה

אפילו, לעומת התשתית של הנמל - ולא יכולנו בחודשים הללו לתת יום מנוחה לאלה שהסכימו לעבוד בשבת. אף פעם לא הכרחנו עובד לעבוד בשבת, מי שלא רוצה לא עובד. אבל לא יכולנו להבטיח יום מנוחה, זאת אומרת שזה היה יום עבודה נוסף על כך שהוא עובד בשבת ולכן התוספת שהוא קיבל - זה גם לפי החוק ולפי ההסכם - זה 300 אחוז, זאת אומרת 3 משכורות במקום משכורת אחת. זה נהוג כל הזמן, אם הוא לא מקבל יום מנוחה אבל עכשיו אנחנו כאן מתעסקים בשני טורים המתחברים יחד ומתחילים לתת תוצאות מפתיעות. אילו זה היה יום עבודה רגיל, בלי נורמות ופרמיות ושעות נוספות וכו', אז 300 אחוז גם כן לא היה עד כדי כך צורם את העין ואת האוזן, מפני שכמה משתכר עכשיו פועל תפעול מדרגה הכי גבוהה ליום עבודה? שכר חודשי, 1,400. שכר יומי - 60 לירות.

עובדים לפי שיטת שכר עידוד והנורמה

שנקבעה לחומר ולמשטחים האלה, חומרי נפץ מסוג כזה או אחר, נקבעה עוד ב-66-67, עבר רביזיה ונקבע סופית ב-68. גם משרד הבטחון לא כל כך מעוניין לעסוק יותר מדי במדידות של הנושא הזה, עקב כל הסיכונים וכל הפרוצדורות, שאם למדוד לפי כל חוקי הנדסת יצוא, גם עד שתבוא ל-20 אניות צריך לבדוק. כל המטען הזה מהווה פרומטל של בעיות השכר והטונות של המטענים בנמל. הרגישות לגביו גדולה מאד והעובדים שלנו לא כנהוג בעולם, אינם מקבלים תוספת סיכון בעבודה בחומרים מסוכנים ביותר. השכר שלהם הוא, כאילו עבדו בפרי כאשר הם עובדים בחומרי נפץ ופצצות וכל הדברים הללו. גם זה כנראה הובא בחשבון כאשר בשעתו נקבעה הנורמה.

הנורמה הזו, כאשר העובדים מתגייסים

לעבוד במלוא הקצב, וכאשר האריזה היא מסוג מסויים שנוחה יותר לעבודה בקצב גדול יותר - מפני שכל אניה מופיעה באריזה קצת שונה, כל חומר שונה - אפשר להגיע לתפוקות גדולות יותר ולמעשה באותו מקרה באשדוד הגיעו כמה צוותים עד כדי 90-100 שעות פרמיה במשך יום העבודה שלהם. גמרו אניה של 6,000 טון ב-36 שעות. זו תפוקה בל נודעת בעולם בחומרים מסוג זה.

שעה פרמיה - אם אנחנו אומרים שיום

עבודה זה 8 שעות, הרי שאט הוא עשה תפוקה של 10 שעות יש לו 2 שעות פרמיה. אם הוא עשה תפוקה של 16 שעות יש לו 8 שעות פרמיה. והיו צוותים שהגיעו ל-100 שעות פרמיה. אלו היו שעות נוספות ולפעמים אפילו משמרת נוספת. זאת אומרת שיכול להיות שאותה שבת לא היה רק יום עבודה אחד אלא שני ימי עבודה ועם המון פרמיה ועם כל החישובים של המכפלה של 300 אחוז לשעה, אז אותם הצוותים, אותו מקרה, הגיעו באמת ל-2,000 ו-3,000 לירות. אבל אם אתה לוקח את הממוצע של עובדי התפעול באותו החודש, אתה לא מרגיש שהם הרויחו יותר. כמעט אין עליה. זה מספר קטן מאד של עובדים, מתוך 1,500 עובדים היו 40-50 עובדים וזה מקרה חד-פעמי וגם אותו צוות, עקב התחלופה והרוטציה בנמל, לא יכול להגיע פעמיים ולעבוד על אותה פרה חולבת. זאת אומרת, אין כאן צוותים עם חזקה שהם עושים את המלאכה הזו. שמשלמת יותר.

מה ניתן לעשות כאן? וזה מביא אותי

קצת הלאה לאחת הבעיות החמורות אצלנו. קודם כל, עברה שעת החרום, יצאנו קצת מהמצב, הפסקנו בכלל את העבודה בשבת באשדוד - אלא במקרים יוצאים מהכלל - לא מעסיקים עובדים מבלי שניתן להם יום מנוחה, אם עובדים בשבת, על-מנת למנוע גם את המכפלה של פי 3 במקום פי 2. אנחנו סיימנו ביצתיים, עקב ידיעת המצב שהוא עוד הרבה יותר חמור מעניין התשלום לצוותים. אגב, אני בדקתי בהו"ל איזה תשלומים ואיזה פרמיות ולא נורמות ולא תפוקות, בק משום שאנשים מסכימים לעבוד ביום המנוחה במטען מסוכן ומקבלים תוספת סיכון, זה גם כן צורם את העין: אבל צריך לזכור שזה דבר חד-פעמי, זאת לא השתכרות קבועה.

אנחנו בנינו עכשיו בשיתוף עם משרד

הבטחון רציף מיוחד לחומרים מסוכנים, שיש לו מרחקי בטיחות מתאימים

מרציפי המטענים. אפשר יהיה לפרוק את רוב רובן של האניות מסוג זה ליד אותו רציף גם שלא בשבתות ולכן הבעיה כבעיה, אפילו מבחינת ניקור העיץ, כמעט תעלם. אינני מאמין שאנחנו צריכים לתקוף מבחינת המאבק עם העובדים - שעשינו אותו גם כן - זה כמו הסכם עבודה, אי אפשר לא לקיים אותו, אי אפשר לא לפרוק חומרי נפץ שמשרד הבטחון נזקק להם. אבל אנחנו גם פועלים לתיקון נורמה או להתוויית איזה גג על אפשרות ההשתכרות בעבודה מסוג זה. אנחנו לא רוצים להאיט את הקצב, מפני שאניה כזאת יש לנו עניין רב, עניין עצום לסלק אותה מהנמל ואת החומרים מהנמל בקצב האפשרי.

לגבי העובדים, לא הייתי הופך את זה, היות וזה אחוז קטן ביותר של המטענים ויש לנו בעיות בעלי סדר עדיפות הרבה יותר גדול באשדוד בנושא הנורמות. לא הייתי מתחיל את המאבק דווקא מהפרומיל הזה, אלא בדברים שהם עשרות אחוזים מהמטענים והם אפילו נורמה הרבה יותר קטנה שלא כל כך צורמת את העיץ, אם כי גם כן די צורמת את העיץ, מהווה סיכון הרבה יותר גדול מבחינה משקית וציבורית, של הגיינה ציבורית של שכר עבודה והשתכרות.

אנחנו הנמל היחידי הנמל שמקיים עוד את שיטת שכר העידוד מהסוג הזה הקיימת אצלנו. אני חושב שבכלל אנחנו מדינה מפגרת בנושא הזה, עלינו על שכר העידוד לפי הסטופר וכל זה מאוחר וכשהעולם ירד מזה אנחנו נשבעים בזה. העולם פיתח שיטות לגמרי אחרות, השיטה לא מתאימה לנמל ואף פעם לא התאימה לנמל. כשאנחנו מצליחים למדוד לפי כל התקנים הללו, רק אז לפי כל השיטה הזו עוברת המדידה, זה יכול לקחת שנה או שנתיים על מטען אחד, על-מנת להיות קורקטי מבחינה הנדסית, של הנדסת יצור וכל השולחן הערוך שלהם.

אז הוא בא למועצת היצור, מועצת היצור לפי כל התקנות היא פריטטית, היא יכולה להמשיך להתווכח על כל מספר שם עוד שנה או שנתיים או שלוש. אין כח הכרעה למועצת היצור, אם אין הסכמה. כל עוד החוק במדינה בנושא שאיננו בעיה של נושאי עבודה ושכר - של שכר עידוד, אם רוצים שהוא יהיה באמת צמוד לתפוקה - כל עוד הוא נושא פריטטי למשא ומתן, כאילו זה שכר, ללא כח הכרעה, מיושם בשיטה ובחוק, זה נושא שאין לו סוף ובסופו של דבר מה שנקרית נורמה מדודה זה לא בחוק פיקציה, זה נורמה שמישהו אמנם פעם מדד אותה במדידה כבר נעשו התפשרויות - מפני שהעובדים יודעים מתי מודדים אותם, נציג העובדסם מלווה את המודד והם לא משתדלים לעבוד הכי מהר בזמן המדידה דווקא. ועובדה, היו לנו מקרים שהנורמה המוסכמת שהיתה קיימת היתה גבוהה מהנורמה שיצאה מהמדידה ואנחנו יודעים ששתיהן לא נכונות. לכן, כשמישהו אומר נורמות פיקטיביות ואלה לא נורמות פיקטיביות, הוא לא יודע על מה הוא מדבר.

בתנאים של היום כל הנורמות הן הסכם בין ההנהלה והעובדים על רמת תשלום בעד תפוקה מסויימת. באם זה כדאי מבחינה משקית, זה דבר טוב. אם זה אבסורד מבחינה משקית, זה רע מאד. לרשות הנמלים, שיטת שכר העידוד בתפעול בנמלים כדאית גם במצב של היום. אנחנו מגיעים לתפוקות ולתשלום שכר עבור טון סטנדרט בפריקה סביר ביותר לעומת כל נמלי העולם שיכולנו לבדוק אותם. גם כשאנחנו משכללים את רמת החיים ורמת השכר במדינות האלה וכל הדברים ביחד.

לכן, מי שחושב שבכלל שכר עידוד משתלם כפיקציה, כשכר שאין תמורה עבורו - זה לא נכון. יש נורמה וצריך לעבוד ולעבוד קשה בשביל להרויח. זו מלחמה קשה מאד של עבודה בתנאים האלה, של עבודה פריטטית, שאין כח הכרעה בה לאף אחד, אפילו לא אותו כח הכרעה שיש בהסכם עבודה שיש שלבים של בירור ואפילו לפעמים הסכם של בורר. כאן גם ההסכם על בורר, הוא לא בורר הנדסי שבודק את הכלכליות אלא זה בורר שעוד פעם עושה פשרה בין עמדת ההנהלה והעובדים: אתם אומרים זה עשר, אתם אומרים זה עשרים, נקבע חמש-עשרה. וזה איננו יוצא דבר מדוד כהילכתו. אבל הוא כדאי מבחינה כלכלית ברשות וזאת אפשר להוכיח.

אין לנו תחליף היום. אני עמדתי על זה כמה פעמים. יש עוד תופעה: המכון לפריון העבודה, זה הרבנות הראשית לענין שכר עידוד. להם יש שולחן ערוך ואם הוא ממזר, לא יעזור שום דבר, הוא ישאר ממזר. לא יזוזו כהוא זה מהגישה של השולחן הערוך. תפקידם לשמור על הכשרות בענין הזה. ההסתדרות, מאידך, אומרת: אנחנו בנושא הזה מייצגים את האינטרס של העובדים ומועצות הייצור, מתערבים רק לפי הזמנת נציגי העובדים במועצת הייצור. ברור שאז אין להם כח מכריע בענין.

אתה צריך להכיר את הנמל ומוכרח להגיע לסוף פסוק. כל זמן שזו השיטה המקובלת, ברגע שאתה מסכים על משהו, אומר לך: יותר לא נדבר אחר, אתה עשית הסכם שם לא לפי השולחן הערוך, אתה ממזר, אתה טרף, ידינו לא תיגע במעל הזה. ההסתדרות אומרת: עשיתם הסכם, אל תבואו אלינו, אנחנו לא רוצים לדעת יותר והענין מסתבך והולך.

למרות כל זה המצב בחיפה היה יותר שפיר, עקב בכל זאת מסורת הנמל, הארגון היותר טוב, מועצת פועלים יותר חזקה, עובדים עם נסיון יותר רב. שם הגענו ללמעלה מ-50 אחוז מהטונות בנמל שהופעלו בשכר עידוד בנורמות מדודות ומאושרות ע"י כל הגורמים המאשרים ולכן גם כל שכר העידוד של פועלי התפעול בחיפה קיבל גם אישור פורמלי, שזה סביר, זה לפי השולחן הערוך פחות או יותר, גם שם יש אבסורדים גדולים מאד והמאבק על המדידה והנורמה זה דבר שיכול לשגע.

באשדוד, עקב כל ההתפתחויות שם, עד לפני שנתיים היו בסה"כ 10 או 11 אחוז, כל היתר נורמות מוסכמות. כל המאבקים באשדוד לשנות באופן דרסטי וחד פעמי את הענין נכשלו והוליכו את המאמץ אחרנית. זכור לכם בודאי הבושה הגדולה, שהיתה בגלל השביתה ומשפט ההסתדרות דבר שגרם למתח יחסים כזה בנמל שאני זוכר שבכלל אי אפשר היה להתחיל לדבר. מה עוד שנעשתה עוד שגיאה, לדעתי שגיאה, אם כי אולי באותו מצב הייתי ממליץ על אותו דבר, שתמיד נמדד הרקע נוספת לעובדי הנמל, להגיע למדידה סבירה תוך תקופה מסוימת, אחרת האיום שלא יכירו בזה כשכר עידוד מוכר ואז על ה-30 אחוז הראשונים של שכר עידוד יהיה ניכוי מס הכנסה מלא במקום מס הכנסה מוקטן. בסה"כ האיום הוא לא כל כך נורא בטבלת השכר הכללית, אבל זה איום.

לפני שנתיים ניתנה הרקע אחרונה מסוג זה. העובדים אומרים: רבותי, תמיד ההנהלה אשמה, זה ברור, היו הסכמים והיו דברים, אנחנו התרגלנו לכך שהמוצע שאנחנו משתכרים כתוצאה ממאמץ נוסף - ושכר עידוד זה למאמץ נוסף מפני שעובדים, זה לא שמקבלים את זה פקטיבית - אנחנו התרגלנו לרמת שכר מסוימת. הממוצע, הפרמיה היה, 50 אחוז, 52 אחוז, 60 אחוז, מגיע עכשיו אולי ל-65 אחוז. זה רמת שכר שאנחנו התרגלנו אליה ובזה ההסתדרות תמכה ואמרה שכל הסדר למדידה ולמאמץ יתר לא יכול לבוא על חשבון הורדת רמת ההשתכרות הריאלית של העובדים. מאמץ יתר כן, אבל לא כזה שמביא הלכה למעשה על אחד שפתאום ישתכר פחות. איך מוצאים את הפסנט הזה אני לא ידעתי ולא יודע עד היום, בשיטה הזו.

הצעתי שתקום ועדה עליונה של המומחים מהסוגים השונים. אילו ידעתי שאפשר להשבית את הנמל לחצי שנה, אז היה אפשר פעם אחת לעשות מאבק, אבל הרי אי אפשר, ואתם יודעים מה היו כל הנסיונות של השבתת הנמל ובמה זה נגמר.

כמה ועדה עליונה כזו בהשתתפות משרד העבודה, המכון לפריון העבודה, המועצה לייצור, הועד הפועל של ההסתדרות, מהנדסי רשות הנמלים, ניקח אולי עוד פרופסור לייצור או הנדסת מינהל שיעץ לנו - לבדוק את הענין, להציע הצעה, איך יוצאים מהסבך הזה בצורה הגיונית, מפני שבצורה של מאבק אליים נכשלנו כשלון חמור. לדאבוני הרב, התחילה המלחמה, היו בחירות, מחזיר תיק הנמלים בועד הפועל של ההסתדרות שגם נבחר ליו"ר הועדה הזו, עזב את התיק, הממונה על תיק הנמלים בועד הפועל עוד לא התמנה, התחלפו אנשים והועדה הזו לא התקדמה הרבה לפי שעה. אבל במקאמץ שקט של שכנוע ולחצים גם

מהסוג הזה של פרסום מדי פעם ושל שם טוב, אנחנו בכל זאת הגענו באשדוד לכך שהיום, 55 אחוז מהטונות של המטען עוברים את הנמל מדודים ומאושרים ע"י הועדה הממשלתית-המכון לפיריון העבודה, או שיש אצלם חומר והם בודקים אותו לאישור. לכן גם אשדוד הגיעה למצב, בעבודה מאומצת של השנתיים האחרונות, שהיא עברה את הרובריקות. זה לא אומר עוד - ואני את זה לא כל כך מעוניין לפרסם מפני שאז ירד כל הלחץ - שאנחנו כבר כשרים, עכשיו לא ניתן למדוד יותר, מפני שבתוך ה-55 טון יש מתקן שהוא בעצמו אולי 30 אחוז מכל זה, כך שלמעשה במטענים הקטנים עוד יש עבודה רבה לעשות ומועצת הייצור כן מופעלת בשנתיים האחרונות בפעם הראשונה עוד בקשיים נוראים, בחריגות גוראות, במאבקים בלתי פוסקים, אבל מופעלת ועושה עבודה.

לכן, לדעתי, אנחנו הולכים בדרך היחידה שיש לה סיכוי עד שלא נימצא אולי שיטה מהפכנית שתחליף את כל השיטה הזו ותעלה את זה על פסים נכונים מהרגע הראשון ושלא תביא להתנגדות כזו של כל העובדים שבסופו של דבר אי אפשר יהיה לעמוד במאבק אתם.

כללית, הייתי אומר כך: השנה האחרונה עברה יחסית ברגיעה של יחסי עבודה, בקיום די סביר של הסכמים שנחתמו, כמעט ללא חריגות. אם היו חריגות הן היו חריגות שכתוצאה של פשרה בנושאים שניתן היה באמת לפרש שונה אולי כל מיני דברים שנכתבו בהסכם הקולקטיבי או בהסכמים הנספחים הרבים לסקטורים השונים שיש לנו בנמלים. לא היו בעיות קרדינליות בסקטור הזה של יחסי עבודה. בזמן האחרון האוירה מתחממת והולכת והכוונה כאן לגמרי ברורה. לאור הפרסומים על המדיניות המקצועית שתהיה, הכוונה להביא לאחד משני הדברים: או להניח שבאמת הפעם המדיניות המקצועית תהיה בבחינת יתרון ובל יעבור, ואז נסיון מירבי להרויח מה שאפשר לפני המדיניות המקצועית, זאת אומרת למצוא כל מיני טענות כאן ופה כדי לקבל עוד משהו, ליצור עוד תקדים ואחר כך תבוא המדיניות המקצועית.

אם זה לא ילך, לא לרוץ לחתום על הסכם המבוסס על המדיניות המקצועית, מתוך הנחה שתהיינה קבוצות שתחרוגנה וברגע שמישהו יחרוג אז כל דאלים יגבר יקפוץ על העגלה הזו ואז נילחם כמיטב יכולתנו כדי לקבל את המקסימום שמישהו בכלל קיבל במשק. וזה המצב הנוכחי ולכן מתחילים לחמם את האוירה: א) בהחלטות מפוצצות של המדיניות המקצועית המוצהרת שהיא לא מספקת, שיש ירידה בשכר הריאלי של העובדים, שבאשדוד גם עזרה החלטת העיריה שהעלתה מ-50 ל-75 אחוז ומועצת הפועלים החליטה להשביח את כל המפעלים באשדוד כמחאה על העלאה כל כך גדולה במיסים, והיתה בכלל תביעה שלעביר את זה למעבידים, שהמעבידים יתחילו לשלם את המיסים. ב-9 לחודש עקולה להיות שביתה של יום אחד, הוחלט ע"י ההסתדרות למנות ועדה לבדוק את העניין. אני עוד לא חושב שזה סוף פסוק. האוירה, ביחוד באשדוד, מתחממת והולכת. אין כמעט שבוע שלא עולים על איזה שהוא נושא, שלא הנושא מעניין אלא שזה נסיון בכל זאת לבדוק אם אפשר לקבל עוד משהו נוסף על מיטת הסדום של המדיניות המקצועית. לפי שעה, למרות איומים, הצלחנו למנוע שיבושי עבודה. כתוצאה מכך, אבל אין לי כל ספק שאנחנו עוד נעמוד בפני דברים.

אשר להסכמי עבודה, לדאבוני הרב, אמרתי שקשה לנו גם להגיע לאיזה תיאום מוסדר עם ההסתדרות היות ואין מחזיק בתיק הנמלים היום. למרות כל ההבטחות שניתנו לנו עדיין לא מונה מחזיק בתיק והיות ואנחנו, ההסכם הקולקטיבי של הרשות נחתם עם הועד הפועל של ההסתדרות, כאשר ועדי העובדים, כל 29 ועדי העובדים שיש לנו, מצטרפים לחתימה, אין איגוד מקצועי, הרי שאסור לנו אפילו להתחיל במגע או במשא ומתן כל עוד אין המסמר המרכזי אתו יושבים. מפני שאם אנחנו ניסחף למשא ומתן עם כל ועד בנפרד, בכלל גמרנו את הסיכוי להגיע פעם לאיזה שהוא הסכם מסודר.

זהו המצב כללית.

היו"ר ש. תמיר:

אנחנו נאלצים לסיים היום מוקדם. יש  
סדר יום גדוש למליאה ולא מקובל שועדות

דנות בזמן שהמליאה דנה.

נ. וידרא:

אני רוצה שתבינו את ענין השכר. זה לא  
רק ענין של צפיפות בנמל, זה עולה 20  
מיליון לירות בשנה למשתמשים, אבל זה עולה לנמל מיליונים כי זהו  
המומנט שהפועלים מעלים את התביעות וזהו המומנט הפגיע של הרשות שהיא  
צריכה להיכנע. כך שהבעיה הזו של גדרם השיא בנמל שאנחנו סובלים  
ממנו 20 שנה, הוא מהגורמים הקשים ביותר והיקרים ביותר, שהנזק הישיר  
שלו הוא קטן לעומת הנזק העקיף.

הנמל היום לא מפעל בפני עצמו, הנמל  
היום קשור להובלה ימית, להובלה יבשתית, זה חלק משרשת. לכן, קשה  
מאד לפתור בעיה רק בנמל. קרי, מועצת השיווק, עם כל הטענות שיש לי  
אליהם, צריך לומר גם משהו לטובתם והם באים ואומרים שהם מוכנים,  
אבל אין אניות. מה אני אעשה, אני אעשה מכולות ואין לי אניות שיקחו  
את זה, אין לי אניות שיקחו את המכולות הריקות חזרה, הוא עוד לא  
מאורגן בשיווק. זאת אומרת, אנחנו מוכרחים היום - אם רוצים לפתור  
בעיית שרשרת כללית של הובלה וזה עושה את הדבר קשה ביותר.

אנחנו היום חייבים לתכנן את הנמלים  
לשנת 2000. כי מהתכנון עד לביצוע של רציף היום, זה בערך 10 שנים.  
אתה מתכנן, אתה בודק, אתה לא רק יכול לבדוק רציף. למשל, בחיפה  
יש תכנית פיתוח נהדרת, היא יכולה לההרס ע"י זה שלא יהיו כבישים.  
היום, ב-74, אם לא נחשוב על שנת 2000, אם לא נחשוב על כל השרשרת,  
זה ענין תחבורתי כללי, הענין הורס את כל הענין.

הבעיה היום בנמלים היא שטחים, פעם  
הבעיה היתה בעיקר רציפים. היום מסוף אחד של מכולות, צריך 50 דונם.  
כל נמלי ישראל, עם כל השטח הפנוי והחופשי, אילת חיפה ואשדוד, יש  
להם פחות מ-600 דונם. יש לנו פתרון בחיפה לבעיית השטחים, אבל הפתרון  
באשדוד הוא מאד יקר. בחיפה אנחנו רוצים לייבש את חצי המפרץ, ליצור  
שטחים, מצד שני אנחנו רוצים להיכנס לקישוף ושם יש לנו 3,000 דונם  
ואפשר אפילו לסדר תחבורה ימית עד לנשר, שם יש עוד כ-5,000 דונם  
חופשיים וזו הרזרבה הכי חשובה של מדינת ישראל בפיתוח נמלים ובפיתוח  
נמלי מעבר לארצות ערב. התכניות שלנו הן - ראשית, האיזור החופשי.  
אבל יש תכנית לנמל תעשייתי וזה דבר מאד מאד חשוב. היום יש 26 ק"מ  
מים בנמלים תעשייתיים. אנחנו יכולים היום כבר לראות בחיפה, בקישוף,  
שטחי מים שיכולים להגיע עד לעומק של 11 מטר. זאת אומרת, שנוכל  
להביא אניות עד 40 אלף טון למפעל התעשייתי שיכול להיות ליד המים.  
זה, שוב, אחד הרזרבות הגדולות לפיתוח תעשייתי בארץ.

אלה הן הבעיות שאנחנו לוקחים בחשבון  
בתכנון הכללי, אבל אלה הן הבעיות הייתי אומר המעניינות.

לגבי אילת, אני רוצה שתבינו ששם יכול  
להיות שאנחנו הולכים לקראת מצב קשה מאד והייתי מאד רוצה שועדת הכלכלה  
תהיה ערה לבעיה הזאת. שמעתם היום מה שדיניץ אמר, ואנחנו ידענו את  
זה עוד מוקדם, משהו יקרה בסואץ. אם יתנו לעבור לסחורות ישראליות  
בסואץ אנחנו נקבל שתי מכות: הספנות הישראלית לא תוכל לעבור, אם  
רק סחורות עוברות. הענין של מעבר סחורות בסואץ יביא לכך שרוב המטען  
הכללי המגיע לאילת יגיע לחיפה, מתוך זה שיהיו הרבה יותר אניות לשם,  
התחבורה הרבה יותר מסודרת - באילת התחבורה לא כל כך סדירה - מצד  
שני, זה יהיה גם יותר כדאי לסוחר. הסוחר לא אוהב כשהוא יושב בחיפה  
או בתל-אביב שהסחורה שלו מגיעה לאילת, על כל הבעיות של ההובלה.  
כאן לדעתי מוכרחים לעשות משהו ולחשוב על משהו כבר היום. כי נמל אילת  
הוא למעשה כמעט המפעל התעשייתי בעיר והוא עלול להיסגר.

לדעתי, וכבר בדקתי את העניין, הפתרון הוא רכבת. פה יש לך בעייה של פיתוח הנגב עד אילת. לעקבה יש כבר או יהיה רכבת. עם עליית המחירים של פוספטים הרכבת היום היא דבר כדאי. רמז קודם אמר שכל איחור בפיתוח עולה כסף, לפני 12 שנה הציעו לבנות רכבת לאילת בהלוואה ל-40 שנה בשני אחוז ריבית. אנחנו סירבנו. אינני יודע כמה מיליארדים זה יעלה היום, אבל אני בטוח שבעוד 10 שנים זה יעלה הרבה יותר מאשר היום, אם נוכל לבנות את זה. כאן יש בעיה לא רק כלכלית-ציבורית, אלא בעיה מדינית ממדרגה ראשונה, של כל הפיתוח.

היו"ר ש. תמיר:  
אנחנו עומדים בפני סיום הישיבה. אם החברים מוכנים רק לשאול היום ואנחנו נתכנס שנית לדיון ואז נשמע גם את התשובות.

א. לבני:  
מר רמז התחיל לדבר על בעיות מדיניות, דבר שאני חושב שעוד מוקדם מדי, אבל לא אתווכח. אני לא שמעתי בכל הדיבורים או בכל החומר שהוגש משהו על נמל עזה ואני הייתי רוצה לדעת: מן מנהל אותו, מי הסמכות, מי בעל הבית ומה עובר שם.

שאלה שניה, אתה בדבריך זרקת כבר שאלה שאני רציתי לשאול, על המסוף באשקלון. הייתי רוצה לשמוע משהו על יחסי הגומלין.

דבר נוסף - ופה יחסי הגומלין הנוגעים לכמה בעיות למשל על זיהום מי הים.

שאלה שצריך מאד לחשוב עליה ולתת עליה את הדעת: לפי הסטטיסטיקה והצפי שלכם, התחזיות שלכם, נמלי חיפה ואשדוד הגיעו כמעט, בשלב זה, לאיזה שיא אפשרויות יכולת שלהם וצריך להמשיך לפתח וכו'. נמל אשדוד לא רק שהצדיק את עצמו - בזמנו חשבו להקים אותו רק ככלי כדי לבלום את נמל חיפה - ואני רואה שהיום מעבר סחורות דרכו.

נמל פיתחת רפיה-ימית, האם מישהו חושב על זה או נותן את הדעת על זה, או שזה עניין רק של סיסמא.

כשאתם עושים השוואות בין נמלים אחרים, לפי מחיר - יש מחיר ליצואן, יש מחיר ליבואן, יש גם דולר שונה ליבואן ודולר שונה ליצואן - איך אתם משווים את הדברים, לפי איזה מפתח, לפי איזו מטבע.

י. מודעי:  
האם אפשר לקבל מאזן שלכם? מאזן פיתוח ושוטף. האם בתחום האחריית שלכם גם תובלת חופים? ואם כן, מה התכניות לגבי זה.

כיצד מחושב פריון העבודה? האם ימי עבודה כלולים בתוך הפריון הזה או האם עובדים אז מחשבים את השעות, לא עובדים אז לא מחשבים את השעות. לדעתי הפריון זה המכפלה של שתי השאלות האחרונות בטבלא ולא כל שאלה בפני עצמה, כי אפשר לחשב צוות לאניה ואפשר לחשב טונות לצוות, אבל פירוש הדבר שאם לא עובדים על אניה והיא עובדת, אז בפריון של הנמל זה מינוס שהוא לא בא בחשבון התחשיב. לכן, הייתי מבקש לדעת איך מחשבים, מה זה פריון העבודה, מה הוא כולל בתוכו, איזה אלמנטים.

מה שחסר עוד בכל התיאור הזה, זה הפריון בכסף. כי אנחנו שומעים פה כל מיני שמועות על 300 שעות בשבת, זה תוצאה

מהפריזון, אבל אני אומר לא איך זה קורה ולמה זה קורה - את זה אני יודע. אבל את הערכים הכספיים העומדים לרשותכם: כמה בסופו של דבר עולה פריקת שוץ כתוצאה מכל העניין כולו. הפריזון יכול לעלות, אבל ההוצאה יכולה לעלות יותר מאשר כסף או פריזון ופירושו שכל דבר לפרוק עולה כפליים.

השאלה האחרונה נוגעת לעניין של עונתיות. האם שקלתם או אתם שוקלים הורדת תעריפים, שינויים בתעריפים, בין העונות השונות. יש הרבה ענפים שיכולים לייצא לפי הנוחיות הכספית הכוללת ואני אף פעם לא ראיתי שהתעריפים שלכם, איפה שהוא, הם עונתיים.

איפה בכל הנושא הזה של הפריזון - גם כטפי וגם שעות עבודה - נכנס עניין של מיכון, מכילות. איפה אפשר לראות את הערך הכספי שלו - אני מדבר לפי העתונות, שם היה רושם שהפועלים מקבלים תשלום עבור הגדלת הפריזון כשזה תוצאה מהשקעה במיכון, בשיטות, בטטנדרטים. איפה זה נכנס ואיך זה מחושב.

השאלה הראשונה, שאולי אתם לא הכתובת היו"ר ש. תמיר:  
והיא כמובן לא תפורסם, האם נחה דעתכם לגבי מצב בטחון הנמלים, שלושתם, אחד אחד ובעיותיו.

שאלה שניה, המצור בבאב-אל-מנדב, מה הסיכון שלו מבחינה חומרית? נזקים? ומה הלקחים שלו לגבי אפשרות של חידושו מבחינת אספקה לישראל וממנה? הייתי מודה אם תוכלו לתת לנו פירוט כספי של הנזקים שנגרמו לישראל - לכם ולמדינה בכלל - כתוצאה מ-א) צפיפות ועד לסתימה כוללת במידה שהיו. ב) השביתות. נמל נמל, בנפרד.

מהו מספר המועסקים הישירים בכל אחד משלושת הנמלים ומה מספר המועסקים באמצעות חברות קבלניות, במידה ויש כאלה. האם חברות קבלניות, השימוש בהן, יכול להקל ביחסים עם ציבור העובדים או שזה איננו פתרון.

איך אתם עומדים לגבי רכב כבד מרכבת, פרט להערה החשובה של ד"ר וידרא בסוף, האם שירותי הרכבת לאשדוד וחيفا מספקים אתכם, ולגבי משאיות.

פרט לתקופה שאתה היזכרת, מר רמז, על כח העבודה הערבי, האם יש כח עבודה ערבי בשימוש היום באחד הנמלים? אם לא, האם יש צורך, איך אתם עומדים בכך.

לאור מה שאמרת לגבי ניידות של עובדים בין נמלים - מה נקודות ההכבדה והאם נשקלה דרך להטיל במקרה של חרום, לאפשר ניידות גמישה ומהירה.

שאלה מאד אקטואלית - האם צו ההפקדה ליבואנים לדעתכם ישפיע עכשיו ובאיזו מידה הוא ישפיע על הפעולה שלכם.

אולי נוכל לקבל אילו מספרים על מצב תאונות העבודה בנמלים וביחוד בהשוואה לתאונות עבודה בכלל המשק.

לגבי פרי ההדר - אולי היינו צריכים לשאול את זה את המועצה לשיווק, אבל לא טיפלנו בנושא הזה בהקשר אליהם - מה מצב האניות המקוררות לפרי והאם בהן יש כבר פיתרון לשינוי כל צורת האריזה. איך כל ספק שכשאתם באים לעשות שינוי אתם פוגעים באינטרס של ספנות, אריזה, בתי אריזה וכו'.

הייתי מבקש שתמציאו לנו עותק מההסכם הקולקטיבי שלכם עם ציבור העובדים.

לגבי הפרמיות המיוחדות שזכו למוניטיין כל כך גדול, האם אפשר לקבל סיפרה, כמה בסה"כ שולם בשנה האחרונה בפרמיות, בשיעורים כאלה. כמה זה בכסף.

למען הסקרנות או יותר מזה, אולי תמציאו לנו שובר של עבודה כזאת בשבת של 3,000 לירות, איך הוא מורכב.

3,000 לירה זה פיגורה אחת; 1,400 ל"י זה פיגורה שניה. מה קורה בין שתי הסיפרות האלה? במקרה של 3,000 ל"י או 2,000 ל"י - איפה מופיע מס הכנסה. האם הוא מלא?

א. רמז:  
אגב, איך היום ברשות הנמלים מקרה אחד של "מונקי ביזנז" עם מס הכנסה, חוץ מהעניין הזה של הויכוח אם מאושרת הפרמיה או לא, שמשפיע על 30 אחוז הראשונים, אבל הכל לפי החוק.

מ. חור:  
גם במקרים של פיצויים, במידה ואיך אישור מיוחד מפקיד השומה, אנחנו מנכים כחוק. העובד מקבל את האישור עפ"י פניה שלנו.

היו"ר ש. תמיר:  
סיפרת לנו על מומרי נפץ. אתה אמרת גם שהיו סוגי מטוסים וטילים. האם פרקתם דברים אלה או שהיו גם דברים אחרים בשבתות?

א. רמז:  
אחרי מלחמת יום הכיפורים עבדנו בשבת יום מלא, כמה שיכולנו, אבל לפני יום כיפור לא.

היו"ר ש. תמיר:  
כי עם כל הכבוד לחומרי הנפץ, מה צריך לקבל סא"ל בחיל האויר, שעוסק כל הזמן בסיכון מירבי, אני חושב שהשיקול צריך להיות ההיפך: כשזה בטחוני וזה חמור וזה מסוכן, זה שייך לתחום ההתנדבות הרבה יותר מאשר בתחום הפרמיה, אבל זה כבר עניין של ראייה כללית ואולי אנחנו נתייחס לזה בהערכות שלנו אחר כך.

אני מודה לכם. בזה סיימנו סיבוב ראשון של פתיחה ושאלות. לא שמענו את שני החברים הנוספים, אבל יתכן שבשבוע הבא נתייחס גם להערות.

שעת סיום הישיבה: 15:15