

פרוטוקול מס' 24

מועדת כלכלה שהתקיימה ביום ג' ה' בתמוז תשל"ד

14:00 בשעה (25.6.1974)

נכחו :
ש. תמיר - י"ו " ר
פ. גרופר
א. זילברברג
א. לבני
א. לבנבראון
י. קרמרן

מזמנים:

ד"ר נ. וידרה - יו"ר רשות הנמלים
א. רמז - מנכ"ל רשות הנמלים
י. ילון - רשות הנמלים
א. פרידמן - רשות הנמלים
ד. בוברוביץ - רשות הנמלים
- - - - -

מזכיר הועדה:

י. פלקסר

ר שם :

"חבר המתרגמים"

סדר היום:

המשך הדיון בסקירת המנהל הכללי של רשות
הנמלים מר א. רמז על המצב בנמלים

י. קרמרמן: אני מתכבד לפתוח את הישיבה. רשות הדיבור למר אהרן רמז.

א. רמז: רבותי, בסוף הישיבה שעברה נשאלו 24 שאלות ע"י חברי הוועדה שהיו בישיבה ואנחנו נתבקשנו לקראת הישיבה הזו להכין את התשובות לשאלות. חלק מהשאלות אינן בתחום האחריות והסמכות של הרשות, זאת אומרת החומר שעליו צריך להסתמך ע"מ לענות על השאלות - בשאלות הללו עשינו כמיטב יכולתנו או לתת הערכה כמיטב ידיעתנו או חוות דעת, אבל אעיר כשנגיע לשאלות הללו באילו מקרים אין הרשות הגוף המוסמך לתת תשובות בנדון.

שאלה ראשונה של מר יודין היתה ביחס לנתונים לגבי נמל עזה. ובכן, קודם כל, הסטטוס הרשמי של נמל עזה הוא איננו בתחום האחריות של רשות הנמלים משני טעמים: ראשון, חוק רשות הנמלים איננו מאפשר כפי שהוא מחוקק ולפי חוות דעת היועץ המשפטי, איננו מאפשר לרשות לנהל נמלים שאינם כלולים בחוק או שהם מחוץ לתחום הקו הצרוב. החוק הזה טרם שונה ולכן פורמלית גם הרשות לא יכולה היתה להיות המפתח והמנהלת את הנמל. מעשית הנמל פותח ע"י משרד התחבורה והמסמל הצבאי והמטרה היתה ברורה: לאפשר בעיקר בזמן הצפיפות בחורף פריקה של מטענים קשי פריקה - במובן תעסוקת כח אדם ואריזה בלתי נוחה - בנמל עזה. לספק גם תעסוקה לערבים של עזה במטרה להחזיק אותם בעבודה קונסטרוקטיבית. שתי המטרות האלה גם יחד הן כמה שידוע לי. זאת אינפורמציה שאני מוסר היות ואנחנו עובדים בתיאום מלא עם האחראים על הפעלת הנמל ומנהל הנמל הוא איש שהושאל ע"י רשות הנמלים למשרד התחבורה. האינפורמציה, לכן, בידטנו.

הנתונים כרגע הם שישנם שני מזחים בים פתוח עם יכולת פריקה של מטענים מהסוג הזה שנפרקים בדרך כלל בנמל - מטענים בשקים, בעיקר מלט, לפעמים גם סוכר, לפעמים מטענים אחרים בשקים. יכולת הפריקה הממוצעת היא בין 25 ל-30 אלף טון בחודש, מחוץ לאותם החודשים שעקב סערות מספר הימים שלא ניתן לפרוק בהם איננו בידי אדם. לתפוקה המלאה הזו הנמל לא מגיע ומיוני שעבר עד יוני שנה זו נפרקו 200 אלף טון בנמל שמהם היו 150 אלף טון מלט בשקים ו-50 אלף טון שקים במענבים: מלט וסוכר ומטענים אחרים בשקים.

ההחלטה לפני כשנה היתה לפתח הלאה את הנמל הזה וליצור בו גם מעגן ע"מ שאח הפריקה יהיה ניתן גם לעשות בשיטה כפי שעבדו ביפו, בנמל תל-אביב, זאת אומרת מעגן לסירות כשהאניה חונה או עוגנת מחוץ לנמל.

התכנון הפרלימינרי לכך נמסר לרשות הנמלים ונימצא עכשיו בשלבים מתקדמים של בדיקות המעבדה והכנת תכנית לתכנון מפורט. הוכן גם חוזה בין המימשל הצבאי, משרד התחבורה ורשות הנמלים. החוזה טרם נחתם ועומד לדיון בימים אלה, אבל הבדיקות כמעט הסתיימו והקונספציה התכנונית על כל פנים, לאחר בדיקות מעבדה וכל יתר המדידות ההידגאוגרפיות נעשו, כך שמבחינה זו הנמל נימצא עכשיו ערב החלטה אם לבצע את התכנון של בנין מעגן שמטרותיו יהיו: (א) להגדיל את מספר הימים בהם ניתן יהיה לעבוד בנמל וע"י כך לעזור לא רק לתפוקה התיאורטית הממוצעת אלא ליכולת הפריקה הממשית. (ב) לספק עוד מקום מחסה לסירות דיג בדרום הארץ - היום למעשה באשדוד אין אף מקום שסירות הדיג יכולות להיכנס לתוכו. (ג) לספק אולי גם התחלה של פיתוח ענף הספורט הימי ומעגן בטוח לסירות.

המטרה העיקרית היתה באמת נמל עזר מהסוג כמו נמל תל-אביב כהיכון לפריקת מטענים מהסוג שתיארתי קודם. זה כרגע המצב. אם מישהו ירצה הבהרות נוספות, ברצון נוכל למסור. עד עכשיו נעשו רק נסיונות, הדבר מהווה קצת בעיה עם היצואנים של פרי הדר, היות והסיכון כאן של הרכבת הארגזים והפרי יותר גדול וכנראה הביטוח מתחיל

להיות קצת פרימיטיבי ולכן הדבר עוד לא בוצע. אבל בחורף שעבר גם המזח השנס עוד לא היה לגמרי גמור והיכולת של הנמל והיתה כחצי מן הקיים והוא היה עמוס במלט ולכן גם לא היינו מרויחים אילו היינו במקום לפרוק מלט שהיה מהווה פתרון לבעיה חמורה, משנים כמה מאות אלפים חיבות, דבר שלא היה מקל על העומס בנמלים האחרים. מבחינה תיאורטית ניתן בהחלט. היה יצוא של פרי הדר גם מנמל חל-אביב, גם מנמל יפו בשעתו, מבחינה תיאורטית, אם כי לדברים יותר טובים מתרגלים מהר מאד והיצואנים של פרי הדר די רגישים עכשיו לגבי המחיר וההשלכות של רקבון וכל יתר הדברים, כאשר יש מוצא אחר. על כל פנים, יצוא רציני של פרי הדר טרם נעשה מנמל עזה.

היו"ר ש. תמיר: אגב, איזה רשויות עוסקות שם בשמירה בטחונות?

א. רמז: המימשל הצבאי. האחריות היא על המימשל הצבאי. לכל אחד יש נציגים שלו - משרד התחבורה, המכס וכו'.

היו"ר ש. תמיר: אולי ידוע לך כמה יהודים עובדים בנמל עזה.

א. רמז: מעט מאד, אולי חוץ ממנהל הנמל עוד אחד או שניים. העבודה שם נעשית ע"י קבלנים ערביים. חוץ מאשר הפיקוח על העבודה, תכנון העבודה, כלם ערביים.

שאלה שניה היתה: יחסי גומלין בין רשות הנמלים וקו צינור הנפט אילת-אשדוד. אם כן, היחסים בינינו מושתתים על חוק זכיון צינור הנפט 1968 ועל חוזה שנחתם בין רשות הנמלים וקצ"א ב-3 ביוני 1970 ושאושר ע"י ועדת השוים לעניני כלכלה ב-5, 1970, ב-5 ליוני.

עפ"י חוק הזכיון, זה אחד הזכיונות המרחיקים לכת ביותר שניתנו ע"י הכנסת למעשה לאיזה שהיא חברה או רשות בישראל, מותר לקצ"א שינקטו צעדים במגמה להבטיח שכל נמל או נמלים בישראל שישחמש בהם - בעל הזכיון - לצרכי מפעלו, יספקו לבעל הזכיון ולקבלניו כל מחקנים ושירותים סבירים לשם מטענם ופריקתם של חומרים, כפי שיוגדרו להלן ושל מטען אחר והטיפול בהם תמורת היטלי שרות סבירים, לא פורש יותר מזה. במידה וקצ"א נזקקת לשירותים כאמור, ניתנים אלה בהתאם להוראה הנ"ל ע"י רשות הנמלים.

בהתאם להוראה הנ"ל נחתם חוק הזכיון, סעיף 17, שקובע שיש זכות בתנאים מסויימים לבנות על חשבונה, לקצ"א, על חוף אילת ועל חוף אשקלון נמלים לטעינה ופריקה של נפט, הושחתו היחסים בינינו.

בחוף אשקלון ביכרה קצ"א לפתח נמל עצמאי שלהם שבכלל איננו בתחום השיפוט של רשות הנמלים, אנחנו רק נותנים להם שירותים מסויימים וגם כן לפי הסכם זמני הם מפתחים גם את זה בעצמם - שרות סירות, שרות אספקה לאניות, גוררות, ניתוב וכו'. אבל הם מחוץ לנמל שלנו.

באילת, נחתם חוזה מפורט על שיתוף פעולה, כאשר קצ"א נימצאת בתוך תחום הנמל של אילת שהוא של רשות הנמלים ושם אנחנו נותנים להם את כל השירותים מחוץ לשרות הישיר של פריקה וטעינת הנפט מהאניות עצמן, שזה מתקן עצמאי שלהן, נותנים להם את כל יתר השירותים לפי חוזה. חוזה זה הוא בדרך כלל חוזה של עלות השירותים לרשות הנמלים וקיים היום ויכוח די חריף, למשל שרות של גוררות, היות והם

באים בטנקרים גדולים מאד, בקצ"א אנחנו נזקקים לגוררת נוספת למה שיש לנו היום באילת ע"מ להבטיח שירות יעיל לאניות, והגוררת זה דבר יקר מאד היום - צריך לעלות בין 7 ל-10 מיליון לירות - והשרות של הגוררת הוא גם כן יקר, ביחוד שהוא לא יהיה מנוצל במלואו, הגוררת והצוות לא יהיו מנוצלים, הרי שכתוצאה מהזכיון למשל, אין ההטל של 25% חל עליה, בעוד שעל רשות הנמלים הוא חל. יש ויכוח היום אתם. הם אומרים אנחנו נקנה את הגוררת ולא נשלם היטל, ואחם תהיו קבלנים שלנו. לא החוק ולא רשות הנמלים מאפשרים לרשות להיות קבלנים של מתן שרות של רשות בעזרת ציוד של גופים זרים ועל זה יש ויכוח שעוד לא הגיע להכרעה סופית ואני מקווה שבעזרת האוצר נימצא פה את הדרך איך להעמיד את חוק הזכיון עם חוק ההיטל.

מכל מקום, עמדתנו היא שבמידה והיא מקבלת שירותים מהנמלים, השירותים האלה חייבים להיות כמו שכתוב בחוק הזכיון, סבירים. הפירוש שלנו היה עד עכשיו, סבירות, משמעות שאינה גוררת הפסדים לרשות הנמלים. אני מביין שאין חייבים להרויח על קצ"א, אבל לא חייבים לשאת בהפסדים ע"מ לאפשר לקצ"א תמחיר נוח יותר.

עד עכשיו, על כל פנים, גם לפי החוזה שנחתם בשעתו, מחוץ לבעיות של מה התשלום שקצ"א צריכה לעמוד בו, לא התעוררו בעיות ונדמה לי השרות היה שרות יעיל לשביעות רצון של שני החדים.

שאלה שלישית היתה: מה המחשבות לגבי גידול ביצוא באשלג ופוספטים מבחינת הנמלים. זו אחת הבעיות שאנחנו עובדים עליה עכשיו בקצב נמרץ. המחירים בשוק העולמי, ביחוד של פוספטים, ברום, ממריצים עכשיו את החברות העוסקות ביצוא לזרז ככל האפשר את התפוקה ואת המכירה בחו"ל ואנחנו משתדלים לבוא לקראתם על-מנת לאפשר זאת מבחינת הנמל.

לפי הערכות אחרונות שקיבלנו מהחברות הנוגעות בדבר, התחזית שלהם היא דרך נמל אשדוד, או נמלי הים התיכון, הם עומדים להגיע למיליונים טונות ב-78-1977, ל-2,8 מיליון, בדרך אילת למיליון - ביחס קרוב ל-4 מיליון. המתקנים הקיימים היום, באילת המתקן יכול לספק את הדרישה הזו ובפעם הראשונה יהיה מנוצל בצורה יותר רנטבילית ומלאה. באשדוד, המזח והרציף כנראה יכולים לספק את הדרישה הזו, כאשר המתקן צריך יהיה לשהות במחסנים ובחוספת יכולת שילוח של המתקן עצמו. אנחנו נימצאים כרגע במערכה שלמה של בירורים - גם עם יועצים בינ"ל בנדון - לגבי התכנית איך לפתח בקצב הנדרש את המתקן באשדוד, על כל פנים, על-מנת לעמוד בדרישות של יצוא האשלג והפוספטים, כאשר אין אנחנו רואים בעיה מיוחדת שלא נוכל לעמוד בה. התכנון הזה ודאי יגמר תוך החודשים הקרובים.

לשנה הקרובה ניזקק כנראה להעמסת פוספטים לא רק בעזרת המתקן, אלא גם בעזרת חופנים ליד הרציף הקרוב למתקן, זה מנוף עם חופנים גדולים שתופס ומוליך לאניה ושופך באניה. על כל פנים, לא נראה שתהיה בעיה מבחינה נמלית לייצא את הכמות המתוכננת אם יוכלו לייצר אותה ולהביא אותה לנמל ולהשיג את האניות שהן תיקחנה את החומר.

בטוח יותר ארוך, אנחנו בתכנון של מתקן יותר יעיל שיחבסס על המזח הקיים ואנחנו בוחנים גם אפשרות בהזדמנות זו אולי לשנות את כל המתקן. מכל מקום, בהזדמנות זו של שיפור המתקן נצטרך לטפל בבעיה אקולוגית חמורה שהמתקן יוצר. המתקן יוצר עננה של אבק שדי מטרידה את אשדוד ואת הסביבה ואנחנו עשינו סקר לגבי אפשרויות הטיפול - זה דבר יקר מאד לטפל במניעת האבק הזה, כל עוד שמחיר הפוספטים היה כזה שעוד סנט אחד או שניים לטון היו יכולים להפוך אותו ללא רנטבילי, זו היתה בעיה מה עושים. היום המחיר הוא כזה שיכול לשאת גם את השיפור אולי. אנחנו רוצים לאחד את התכנון של השיפור הזה

עם הרחבת המתקן אולי לכמות של עד בערך 5 מיליון טון לשנה, וזה נימצא כרגע בשלב מתקדם של תכנון.

לגבי התכנית עד 1977-78, גם אם נחליט היום להקים נמל שלישי, בכל מקום שנחליט, אם נחליט אני מקווה שזה יהיה בסביבות ימית כי ימית זה כמעט המקום היחידי הבא בחשבון. עד 1977-78 לא יהיה נמל שלישי. מהחלטה עד הקמת נמל שלישי, עד שאפשר יהיה להתחיל לקלוט בו אניות, פחות מ-3-4 שנים, זה עוד לא קרה בעולם. אצלנו ודאי לא, ביחוד בעומס העבודה היום של קבלנים וקצב הביצוע של קבלנים בישראל, קשה לי לתאר שנוכל לעבוד הרבה יותר מהר מזה. כך שבכל מקרה לתכנית המיידית של הפוספטים אין פתרון לשלוח אותם לנמל שלישי.

אבל אנחנו עכשיו, בתכנון ארוך של הרשות כפי שהסברתי, עוסקים גם בטווח של 25 שנים ומנסים לקבוע פרה-מטרים לגבי אופציות שונות ואפשרויות שונות של התפתחות המשק והמצב באיזור בכללותו, מתי צריך יהיה להחליט ומתי כדאי יהיה להחליט, לאור איזה נתונים, על תכניות מרחיקות לכת של פיתוח בנמלים. זאת אומרת, מה יהיה יותר כדאי - לאור התפתחות שנוכל להגדיר אותה, ללכת לשלב ב' של הנמל החדש באילת, לשלב ב' באשדוד מחוץ לשובר הגלים או לנמל שלישי. איזה מטענים כדאי יהיה להעביר במשך הזמן, לאיזה כיוון. אחד הדברים המעניינים שאנחנו עוסקים בהם עכשיו מבחינת לימוד, זה שמענייני הצבא, ביחוד לשעינה - לפריקה זה קצת יותר קשה, לשעינה יותר קל - לא נצמיד בכלל למעגן סגור בשוברי גלים. ההתפתחות האחרונה בעולם היא כזו שמטענים כפוספטים ואשלג וחומר אחר שניתן לשלח אותו או בצ'ינורות או על סרט נע במתקן מן הסוג הזה, לא מתאימים יותר במעגנים סגורים שהם יקרים מאד ומייקרים את השינוע והעמסתו על אניות. אלא על-יד דולפינים או על-יד מצופים או מזהים בים הפתוח, בידיעה מראש שגם אם 30-40 ימים בשנה הים יהיה סוער מדי בכדי לעבוד, המתקן בנוי כך שהוא יכול לספק את כל הכמות הדרושה. מבחינת המחיר אין כל ספק שזו גישה הרבה יותר זולה ומהירה ליצירת מתקנים מסוג זה. גם המיקום שלהם אז יכול להיות הרבה יותר נוח ולא דווקא צמוד למוקד התחבורתי העמוס תמיד של נמל מים שקטים או נמל עמוק מים המוגן ע"י שובר גלים. כך שבתוך התכנון לטווח יותר ארוך שלנו, אנחנו בודקים גם את האפשרות הזו - אפילו בנמל אשדוד, אנחנו תיאורטית בודקים את האפשרות שכאשר המתקן הזה יגוצל עד תומו, הפיתוח הנוסף יהיה כבר מן הסוג שאיננו מסתמך על שובר גלים ועובד בים הפתוח. בדיקה זו נעשית, יש לכם דוגמאות בעולם, בהצלחה רבה - לאחרונה, זה דבר שנעשה יותר ויותר מקובל ואין כל ספק שגם אנחנו נצטרך לעלות על הגל הזה. במאמר מוסגר: זה לא פותר את הבעיה ל-3 השנים הקרובות ומוכרחים להסתמך על העזרים הקיימים לענות על הבעיה הזו, מפני שעצם הבדיקות והמחקרים והתכנון המדויק והביצוע הוא לא בטווח הרבה יותר קטן מאשר זה, אפילו בים הפתוח, מפני שזה מתקנים בסדרי גודל רציניים מאד של מיליוני טונות לשנה, מטענים כבדים מאד, הדורשים תכנון זהיר, בדיקות מעבדתיות, יציבות הקרקע וכו' - דברים שאי אפשר לדלג עליהם.

לטווח יותר ארוך אני הייתי אומר, כנראה שהמחקר מוליך לקראת חריגה משוברי הגלים במקום שיראה כנוח ביותר מבחינת החבורה יבשתית למטענים לפריקה ישירה מן הים הפתוח, ביחוד כמו במקום כמו מפרץ חיפה, ללא כל ספק, אם זה יהיה המקום המתאים ביותר לאותו מצרך או לאורך כל החוף שלנו למעשה לפי שושנת הרוחות אז שושנת גלי הים שלנו, הדבר סביר בהחלט והימים שאי אפשר יהיה לעבוד במתקן לא יהיו רבים מהימים שאי אפשר יהיה לעבוד בנמל עזה והם לא רבים כל כך.

שאלה נוספת היתה: השוואה בין הנמלים בחו"ל והארץ. אני הבנתי שזה היה בעיקר מבחינת תעריפים. כאן אני רוצה קודם כל להקדים ולהגיד: כמעט אין אפשרות אובייקטיבית לעשות השוואה כללית ומדוייקת, מ-3 טעמים: ראשון, אנחנו רשות נמלים יוצאת דופן, אני הזכרתי את זה בדברי הפתיחה שלי. אינני מכיר עוד אחת כזאת בעולם

שנוחנת בתפעול עצמי ישיר, לא בעזרת קבלנים, את כל שירותי הנמל ושכל התעריפים שלה הם ספר פתוח וגלוי ומפורסם ברשומות ובחוקים ובתקנות. כך שכל בעל אניה שבא לישראל יכול לחשב עד הגרוש האחרון בדיוק כמה יעלו לו כל השירותים: אגרת מיגדלור, אגרת ניווט, אגרת גרירה, אגרת קשירה, אגרת אספקת מים, סווארות, סבלות, החסנה וכו', כל מה שהנמל נותן. עוד כמעט עוד נמל כזה בעולם. לכן אנחנו לא יכולים לקחת עוד ספר כזה, כמו ספר התעריפים של צו, שהוא חוק ומחייב גם אותנו ולא יכולים לסטות ממנו ולהשוות ולראות השוואה מדויקת. רוב נמלי העולם, מתוך לכמה אגרות כלליות, אינם מפרסמים את האגרות שלהם והאגרה היא הסכם בין בעל האניה והקבלן הנותן את השרות וגם הקבלן וגם בעל האניה שומרים על ההסכם הזה כסוד מסחרי, אינם מפרסמים אותו ואין לדעת אם שתי אניות הנכנסות לאותו נמל משלמות בדיוק את אותן האגרות. זה ענין של הסכם והסכם עם קבלנים שונים - זה יכול להיות חברה שמספקת נתבים, חברה שמספקת גוררות, חברה שמספקת סווארות, חברה שמספקת אחסנה וכו'. כך שיודעים רק על כמה אגרות כלליות. מרבית הנמלים מתקנאים מאד בשיטה שלנו.

למה זה סוד כל כך גדול - אנחנו רשות נמלים יחידה בעולם שהיא רשות ארצית ואין תחרות, היא רשות מונופוליסטית ולכן מבוקרת ולכן גם התעריפים שלה נקבעים ע"י תהליך כאוב מאד של תאום עם כל הגורמים ושרשות הנמלים מיוצגת מכל המשתמשים בנמלים. לאור שהרשות מחליטה זה עוד חייב לקבל אישור ועדת שרים לעניני כלכלה של הממשלה ורק אז זה הופך לתקנה. אין עוד דוגמא כזו. מחוץ אולי בארצות הקומוניסטיות שעליהן אין לי די אינפורמציה.

הקושי הוא עד כדי כך שגם איגוד בינ"ל כאידג'קה, או האיגוד הבינ"ל של הנמלים, לא הצליחו לפרסם מחקר השוואתי של תעריפים כולל, עד היום הזה. ה"לונדון ברוד קאונסין" שזה אמנם רשות ארצית, אבל היא רק רשות תכנונית ורשות מיעצת לממשלה מבחינת תקציבי פיתוח - היא לא מפעילה אף נמל אחד - ניסתה לעשות מחקר כזה, הוציאה הרבה כסף, עבדה על זה שנתיים והרימה את הידים. היא לא הצליחה לבוא בדבר שאפשר להתבסס עליו.

הדרך היחידה להשוות זה לקחת חשבון אניה. כמה קפטן של אניה מסוימת שבא עם מטען כזה לנמל שילם בעד כל השירותים. הצרה היא שאני מ"צים" אפילו עוד לא הצלחתי לקבל חשבון אחד של אניה, עד כדי כך שומרים את זה בסוד. זה סוד מסחרי של החברה, הם יראו מאזן כללי אבל לא חשבון של כל אניה הנכנסת לנמל וזה התחייבויג שלהם בדרך כלל עם אלה שיש להם הסכמים לא לפרסם את התשלומים. אבל תוך שיחה עם קווים שונים - גם עם "צים" וגם עם לשכת הספנות שלנו, גם המכון של וידרה שעל חקר הספנות עושה עבודה מעמיקה יותר מאחרים, גם עם 2-3 קווים לא ישראלים - נאמר לי במפורש שבהשוואה התעריפים שלנו אינם גבוהים ובהרבה מקרים יותר נמוכים מהנמלים באירופה נגיח, לא נלך לאמריקה.

היו"ר ש. תמיר: מה הקושי לרשות ממשלתית לקבל אינפורמציה מחברה ממשלתית על דבר שהוא אינטרס חיוני.

א. רמז: העובדה היא שאני 3 שנים מבקש את זה וקיבלתי כל מיני הסברים, אבל חשבון מדויק, בלפחות 2-3 נמלים כמה שילמה אניה עם מטען מסויים שנכנסה ויצאה לכל השירותים - עד היום הזה לא קיבלתי.

ד"ר וידרה: העובדה היא שבארץ התעריפים הלא בנויים אחרת. בחו"ל התעריף הוא על נפח, ואצלנו על משקל וזה כבר שינוי עצום. אנחנו גובים 2% מס רציף שזה מס מערך הסחורה, מזה אנחנו משלמים את הביטוח. שום נמל אחר לא גובה 2%. אז הם צריכים

לקבל פיצוי בתעריפים אחרים כדי לכסות על זה וזה עושה את ההשוואה קשה מאד.

היו"ר ש. תמיר: אבל בכל-זאת הנקודה הזאת אולנו צריכה להעסיק.

א. רמז: אולי תתן לי לסיים בענין זה - למרות זה התעריף העיקרי בנמלים שהוא ניתן פחות או יותר להשוואה, זה תעריף הסווארות שהוא גם הרציני ביותר. כאן גם לאור חומר שנאסף בעיקר בידי המכון של ד"ר וידרה, אנחנו עוקבים בשינויים בתעריפי הסווארות, כאשר ידוע לנו שב-1970 ודאי היינו בין הזולים בכל הנמלים שיש לנו סחר אתם, כמעט ללא יוצא מהכלל. אם ניקח למשל מ-1970 עד 1973, העליות בתעריפים בתעריפי הסווארות שלנו הסתכמו ב-25%, לעומת זאת אם ניקח את המבורג, העליה הייתה 57%. רוטרדם - 61%. אנטורפן - 49%. מרסי, היחידה שהיא נמוכה מאתנו, 18%. קובה, יפן - 43% ו-49%. דרום אפריקה - 43% דנמרק - 42%. קפריסין - 62%. פינלנד - 31%.

השנה עוד פעם העליות הידועות לנו כבר בתעריפי מרבית הנמלים בעולם, הרבה יותר גבוהות מהעליה המאד ממוצעת שהיתה אצלנו. כך שלפי מיטב האינפורמציה שיש לנו, התעריפים שלנו אינם גבוהים.

ענין דמי הרציף - בכל הנמלים הרציניים בעולם, ואני לא מדבר על כמה נמלים שיש להם תחשיב מיוחד במינו ותמריצים מיוחדים במינם, אבל אם ניקח את הנמלים הרציניים בעולם שאליהם אנחנו צריכים להשתוות, מקבלים סובסידיות ממשלתיות בשלושת הדרגים - או בדרג של עיריה, או של קאונטי או סטיט או בדרג פדרלי כמו בארה"ב. בארה"ב, עכשיו הגיעו למסקנה שבערך 30% מכל הפיתוח של הנמלים ניתן לנמלים ע"י שלושת הדרגים הללו: עיריה, קאונטי, סטיט, פדרל. זה הרבה יותר מהאחוז שה אנחנו קובעים. הם, יחד עם זה, יצאו עכשיו בתכיעה לקבל אחוז מסויים מכל המכס שגובים בנמלים כסובסידיה נוספת לנמלים, נוסף על ערבויות שהם מקבלים כשהם יוצאים בניירות ערך למימון הפיתוח שלהם ונוסף לשירות חיל ההנדסה, שנותן שירות עצום בערך עצום מבחינה כספית, לתחזוקה של הנמלים, שהוא האחראי גם על תחזוקת החוף.

כך שנדמה לי שגם מבחינה זו השיטה שלנו היא הרבה יותר עניינית, ואחרים מגיעים אליה בדלת אחורית כאשר החשבונות מסובכים מאד ולא מאורגנים, מבלי לדעת באמת מה החשבון בסופו של דבר. נדמה לי שאם ייעשה מחקר הרבה יותר רציני יתברר גם שמבחינת גישה גם מבחינת ניצול משאבים ומחיר לטונה או לפונקציה, אנחנו איננו בין הגרועים, אולי קצת יותר יעילים מארצות אחרות עם רמת חיים דומה לשלנו.

י. קרמרמן: מה הרכב ההכנסות של 2 האחוז שאתם גובים.

א. רמז: דמי רציף זה - 84 מיליון לירות וסווארות - 75 מיליון. אם היינו צריכים רק לקיים את הנמל, היינו צריכים אולי 10% מדמי הרציף להוסיף לתעריפים. הכוונה היא שהתעריפים יכסו את הוצאות התפעול ויהיו נושאים את עצמם. דמי הרציף הם ההון שאנחנו מקבלים לפיתוח חדש של הנמלים.

י. קרמרמן: כמה זה דמי צפיפות שמשלמים בנמל.

היו"ר ש. תמיר: אני בכל זאת לא רוצה להרפות מהנקודה שהועלתה. אצלי התעורר אור אדום כשאני שמעתי שרשות ישראלית אחת עם אינטרסים מצומצמים שלה לא מוסרת לרשות כוללת יותר מידע

שיכול להועיל לבניית תקציבים ולהערכה של כדאיות. מאד נוח להראות רווחים או להראות פחות הפסדים ולפעול בנתונים שבהם אניה של "צים" בשבילה דמי תעריפים בנמל החוף או נמלי החוף הם נוחים במיוחד ואחר כך להראות מאזן יותר סביר וחיובי.

מכיוון שהאחוז של אניות "צים" בנמלי ישראל הוא גבוה, הוא לא מבוטל, זה מרכיב רציני בתקציב של הרשות ולכן אם אנחנו שומעים ממנהל רשות הנמלים ש-3 שנים הוא לא מצליח לקבל מהחברה הימית, חברת הספנות הממלכתית הישראלית, מידע, כדי לבנות לעצמו תקציב, זה דבר חמור ביותר.

א. רמז:
אמרת רק שלקבל ממש העתק של חשבון האניה, החברה רואה את זה כמסמך סודי ופנימי של החברה וזה איננו ניתן לפרסום. יש לה גם התחייבויות לראות את המסמך ככזה.

היו"ר ש. תמיר: התחייבויות עם מי?

א. רמז:
זה הסכמים עם גורמים בחו"ל ונדמה לי שזכותה של חברה לראות הסכמים מסחריים כהסכמים סודיים ולהראות אותם רק לאנשים מוסמכים כרואי חשבונות. אני לא אמרתי שלא קיבלנו מידע. אמרתי, אנחנו מקבלים מידע ולפי המידע שאנחנו מקבלים אני רק לא יכול לעשות חשבון מדויק. ההנחות שאמרתי בישיבה הקודמת, וחזרתי על כך היום, הן נכונות. לא הצלחתי לקבל חשבון.

היו"ר ש. תמיר: מה ההבדל בין מידע ובין חשבון?

ד"ר וידרה:
העניין הוא לא כל כך פשוט. אני לא חושב שיש פה רצון בכוונה לא למסור מידע. המידע הזה מאד מסובך. אתן לך דוגמא: ל"צים" יש סוכנות אניות במרסיי שלה לעצמה ובמקום אחר שותפות עם מישהו. יש תעריף האומר 5 דולר לטון. אחר כך בעל האניה מקבל 10%, הסוכנות מקבלת 20%, כאשר מה שבאמת משמרים צריך לעשות ממש מחקר בתוך החברה כדי להוציא את זה. התעריפים הרשמיים הם אף פעם לא התעריפים האמיתיים ואיך זה מתחלק בין הסוכן או בעל האניה, זה די מסובך.

היו"ר ש. תמיר:
כל מה שאני שומע מתשובתך אומר שזה לא בשמים ויש היום מחשבים וככל שהחשבון מסובך יותר, כדי להגיע לחקר העובדות צריך לקבל את כל הנתונים, צריך לפרק את זה לגורמים ולהגיע.

א. רמז:
העניין לא קל בכלל. רשות נמל ניו-יורק, לא מעניין אותה כמה "צים" משלמת לחברת הספנות שפורקת את האניה, מפני שחברת הסווארות שכרה את המסוף בנמל ומשלמת בשביל שכירות כך וכך ולא מעניין אותם איזה עסקים הם עושים עם חברות האניות.

היו"ר ש. תמיר:
השאלה המקורית לא היתה שלי, אבל העובדה נשארת שמדובר על אינפורמציה הנימצאת בידיהם של רבבות אנשים ברחבי העולם - רבבות גורמים - ובנמלי העולם עוברות רבבות אניות וזה קפטנים וסגני קפטנים ומי שמקבל דיווח מהקפטן וזה חברות. זה אבסורד מוחלט, בכל הכבוד, שרשות ממלכתית ישראלית לא יהיה

בידיה כל הנתונים האלה. אני חושב שהשאלה היתה טובה ואני חושב שאחד הדברים שהועדה תצטרך להתייחס אליהם, היא תצטרך לעזור לכם.

א. רמז: היו שאלות של ח"כ מודעי. ענין המאזן -

את המאזן העברנו לכל חברי הרשות, את המאזן המאושר האחרון. אם יש עליו אילו שהן שאלות, כל אחד יכול לקרוא, יש שם דברי הסבר, יש טבלאות, יש סטטיסטיקה מלאה, זה מתפרסם כל שנה. המאזן של השנה הזאת יהיה גמור ודאי תוך חודש-חודשיים ונשלח אותו לחברי הועדה לעיון. אני יכול רק להגיד שהמאזן השנה יהיה מאזן יפה. בשנה שאין הסכמי עבודה חדשים המאזן הרבה יותר טוב מאשר בשנה שאת התקציב יוצרים, את התעריפים, לפני שחותמים על הסכם עבודה ולא יודעים בדיוק איך לנחש, מה יקרה בשלב הזה. למרות המלהמה והדברים האחרים וההוצאות הבלתי נראות הרבות מאד - הצורך לעבוד בהרבה שעות נוספות, משמרות נוספות וכל הכרוך בזה - המאזן של השנה יהיה מאזן די סביר וודאי יאפשר לנו לנהל את המדיניות הפיננסית שלנו ללא דופי ולצאת בצורה נאה ממנו.

השנה הזו, שהתחלנו בה עכשיו, ללא כל ספק תהיה הרבה יותר קשה מפני שהנחנו הנחה בתקציב שכל ההוצאות הנוספות על עובדים - כל התשלומים לעובדים - לא יעלו ביותר מ-24%, כולל כל חוספות היוקר, הסכמי השכר וכל הכרוך בזה. קשה מאד היום, לאור המציאות, להניח שגם אם הסכמי עבודה יחתמו ברשות בהתאם למדיניות המקצועית, הסה"כ לא יהיה יותר מ-24% ואז יכול להיות שכאן יוצר אצלנו מצב שחישבנו פחות מדי בהוצאות על שכר, אבל עוד חזון למועד ואנחנו מקווים שנוכל לעמוד גם השנה בכך.

י. קרמרמן: עובדי התפעול בנמלים, ממי מקבלים פיצויים?

א. רמז: מהרשות. יש לנו קרן פנסיה.

נשאלתי שאלה לגבי תובלת חופים - זו שאלה ודאי לא בתחום רשות הנמלים. רשות הנמלים לפי החוק איננה יכולה לעסוק בתובלה ימית, רק בנמלים ובמתקנים נמליים ולכן אני יכול כאן רק לחוות דעה.

אני חושב שבכלל שייט בים התיכון יש לו עתיד עצום וככל שניכנס לזה יותר מהר ירווח לנו. אני חושב שאפשר למצוא אמצעי תובלה ימית עכשיו, ביחוד דוברות, שיחאימו גם להובלה לאורך החוף וגם להובלה למדינות שכנות במחירים הרבה יותר זולים, של מצרכים מסויימים. לדאבוני הרב, עד היום אינני מכיר את הגורם שבדק ונכנס לנושא הזה ברצינות, אם כי השימוש בדוברות בתחום הים התיכון, נדמה לי מתחיל לעלות על הפרק ביתר שאת וכפי שציינתי אנחנו תובעים במפגיע עכשיו, שיבוא הקלינקר למשל, בעונה יעשה רק על דוברות עם פריקה עצמית על רציף שולי שלא יפריע למהלך התקין של הנמל. אבל זה נושא מענין, לא ארחיב עליו את הדיבור, מפני שהוא באמת חורג מהתחום של האחריות או הסמכות של גשות הנמלים. אנחנו נשמח להתאים עצמנו לפיתוח ענף זה ונעודד אותו אפילו אם ימצא גורם שינסה להפעיל אותו.

שאלה נוספת היתה כיצד מחשבים את פרויזן העבודה. אם כן, פרויזן העבודה מחושב רק לצורך יחסיות של אותו נמל לאור סל מטענים נתון, להשוואה של המצב של אותו נמל משנה לשנה, אפילו לא להשוואה בין-נמלית. הענין כל כך מסובך, כמות המטענים והאפשרויות והאריזות וסוגי האניות שמגיעים, שאם להגיע לאינדקס מדוייק של תמחיר לכל מטען ולכל צורת אניה ולקיץ וחורף וליום גשום וליום שמש, ולעבודה במשמרת ב' ולעבודה במשמרת א' - ההוצאות על תמחיר כזה לא תדבקנה את ההוצאות שלו.

לכן עיבדנו, לפי שיטה עם מומחים, סל שנותן לנו יכולת השוואתית אם הנמל מייעל את עצמו או איננו מייעל את עצמו, כאשר אנחנו משכללים סל מטענים כזה ומשווים שנה עם שנה. כך בנוי הפיריון. אין לו כל שייכות לענין המתנה או צפיפיות או תפוקת הנמל.

מישהו שאל אם אנחנו מכניסים את צפיפות ההיטלים על צפיפות לתוך פיריון העבודה. אין לזה שום שייכות, יכול להיות מצב של פיריון עבודה ירוד מאד - אבל בקיץ יש בטלה בנמל ואין צפיפות ופיריון העבודה גדול מאד בחורף, אבל עומס אניות פי שניים מאשר יש מקום בנמל ולמרות פיריון עבודה גדול מאד, תהינה צפיפיות. פיריון העבודה הוא רק העלות לטונה מטען לאור גורמים שונים שתורמים לעלות הזו, שזה שכר עבודה, המתקנים, השקעות ההון וכל יתר הדברים.

אם אנחנו לוקחים את הסל הזה, כאשר הוא משוקלל וכאשר יש אריזה של האחדה - זאת אומרת המטען מופיע בצורה אחודה, הוא כבר עובר לפסים אחרים, הוא משתקלל בתוך הסל הזה בפני עצמו. אם ניקח את נמל חיפה וניקח את 1970-71 בתור 100%, זאת אומרת על בסיס זה מה קורה בחיפה, הרי שבמשך ארבעת השנים מאז זה עלה ל-107, 111, 116 ב-1973-74. אם ניקח את אשדוד על אותו בסיס, עלה ל-107, 108, 109. העליה באשדוד היא יותר מתונה ולכן יש כמה סיבות שהתחלה של אשדוד היתה כבר בנמל יותר סביר ומודרני ושיטות עבודה וארגון יותר חדישות ולכן הקפיצה, מבחינת התפוקה, יעילות העבודה ופיריון העבודה, היא יותר מתונה ואיטית, בעוד שההשקעות באשדוד היו באופן יחסי יותר גדולות ולכן בתוך הגורמים, האמורטיזציה והתחשיבים של השקעות ההון, הם מהתחלה יותר גבוהים. זה מורה, באותו נמל, על התקדמות בפיריון העבודה וזה השוואתי רק לגבי הנמל עצמו. אי אפשר להשוות את המאה אחוז של אותה שנה באשדוד למאה אחוז של חיפה מפני שאלה עדיין נמלים שונים עם שיטות עבודה, עם הסדרי עבודה שונים שלא הגיעו להאחדה מלאה.

על כל פנים, זו השיטה שדיברתי על עליה בפיריון. זה המדד שלפיו אנחנו לפי שעה מודדים את הפיריון.

היו"ר ש. תמיר:
אנחנו פה נאלץ לעצור. אנחנו מודים מאד למנהל הרשות, ליו"ר הרשות ולחברים. נבקש כנראה השלמה בישיבה נוספת. אני חושב שנתרו שאלות לא מעטות.

א. רמז: טיפלנו ב-7 מתוך 24 שאלות.

היו"ר ש. תמיר:
נצטרך לקיים ישיבה נוספת. אני מתנצל שוב על האיחור בפתיחה, שהיה צרוף של נסיבות לא צפויות שגרמו לה.

אני מבין שעל סדר היום של הועדה הועמד נושא מן המליאה לפי יוזמתו של ח"כ זילברברג בדבר קצנת על שימוש יתר מעבר למיכסות, מעבר ל-70%. אני שמעתי מח"כ זילברברג על הנושא ואני אקצר יותר ממה שחשבתי.

אני מבין שח"כ זילברברג מציע שעד לדיון שנקיים אותו בשבוע הבא, נבקש שגביית הקנסות לתקופה הקצרה, עד לברור ולמסקנות של הועדה, תוקפא כיוון שהדבר עומד למעלה מכוחם של כתיישים רבים בהתיישבות חדשה. אם אין התנגדות לחבר מן החברים אני מציע שנקבל את ההצעה. אני מציע שנאמץ את הבקשה הזאת ונפנה אותה לנציב המים ולרשויות הנוגעות בדבר, על דעת הועדה כולה, לתקופת ביניים עד שהענין יבורר ונגיע למסקנות שיועברו לרשות.

הישיבה סגורה.