

פרוטוקול מס' 84

מישיבת ועדה הכלכלה
יום ג', י"ח באייר חשל"ה - 29.4.1975, שעה 13.00

נ כ ה ו

חברי הוועדה:

י. הורביץ - היו"ר
א. אכטכי
ע. אמוראי
פ. גרופר
מ. דרובלס
א. זילברברג
חריש
א. לבני
א. לבנכראון
י. מודעי

מוזמנים:

א. רמז - מנכ"ל רשות הנמלים
י. שאלר - סמנכ"ל פרדס סינדיקט - קונטרם
צ. קינן - מנכ"ל פרדס סינדיקט
י. רוחם - מנכ"ל צי"ם
ש. לוינזון - מנכ"ל חברת מ. דיזנגוף
ד. מחוקי - מנהל מסוף אוברסיז-קומרס
י. ורדי - ס/מנהל אגף חכנון וכלכלה, משרד החבורה
א. חלבין - ס/מנהל אגף הספנות לעניני כלכלה
י. מינץ - היועץ המשפטי, משרד החבורה
מ. לוי - הועד הפועל
י. שמש - הועד הפועל
ר. כהן - מזכיר מועצת פועלי אשדוד
י. פרץ - מזכיר ועד החפעול נמל אשדוד
י. בוימן - מזכיר ועד אחסנה נמל אשדוד
פ. סלומון - נמל אשדוד

י. פלקסר מזכיר הוועדה:

ד. לב יועץ כלכלי לוועדה:

נ. רינגלר רש"מ:
א. עצמון

סדר היום: דיון במצב נמל אשדוד בקשר להפעלה מסוף המכולוח בנמל

- 97 -

(מקל ב' 12.5.75)

היו"ר י. הורביץ:
א. דיון במצב בנמל אשדוד בקשר להפעלת מסוף המכולות בנמל

י. שיקלר:
"קונטרם בע"מ" היא חברה בח של פרדס סינדיקט אשר החלה לעסוק בספנות ב-1906. היא החלה בהובלות הפרי והיום שתי חברות בח של פרדס סינדיקט עוסקות בספנות. החברות האלה מייצגות מספר קווי ספנות זרים הפוקדים בצורה סדירה את נמלי ישראל; לרבות קו גרמני, קו אנגלי וקו אמריקני.

לקראת עידן המכולות שכנעה פרדס סינדיקט את מנצ'סטר ליינר - הקו האנגלי - וזה היה הקו הראשון שפקד את נמל אשדוד עם מכולות להפעיל את הקו לישראל. בערך באותה החקופה יזם צי"ם עם "כלל" הקמת המסוף הראשון. אפשר לומר שהודות למסוף מכולות זה יכול היה הנמל לעמוד בחחילת דרכו בטיפול בנושא. על נושא המכולות לא אדבר כאן - חבל על הזמן. יש קונצנזוס שזה טוב למשק; חשוב למשק והראייה היא שמשקיעים הרבה כסף לטיפול מהיר באניות באמצעות המכולות.

"ארדו" וגם פרדס סינדיקט הגיעו למסקנה שריכוז האניות בטיפולנו המובילות מכולות מחייב להקים מסוף קטן שישרח כ"חצר משקיח" לקוים זרים.

לא היתה לנו אז ולא היום אספירציה להחליף או לטפל בפתרון בעיות ארציות או מקומיות וכתוצאה מזה גם סדר גודל שבו חכנו והקמנו את המחקן יעיד על כוונות אלו. אנחנו יכולים לאחסן בין 400 ל-500 מכולות, או 6000 מכולות בשנה. נמל אשדוד קלט בשנה לא כל כך טובה בין 50 אלף עד 60 אלף מכולות.

המפעל הוקם בידיעה ובהמלצה של משרד התחבורה. קיבל מעמד מפעל מוכר; קיבל הלוואה באמצעות משרד האוצר. קיבל רישיון שהוא בחוקף גם היום מהמכס לעבוד כמרכז לפיצול והמכלה מוגבל לקוים אותם מייצג פרדס סינדיקט בארץ.

היו"ר י. הורביץ:
כמה עלה המפעל?

י. שיקלר:
המפעל עלה 8.5 מיליון ל"י; בלי הפסדים ובלי הוצאות הרצה. מעשיח, עובדים בו כיום 30 עובדים, מקצתם עולים חדשים.

המפעל הגיע גם להסדר בקשר לשיטת חשלום ושחרור מטענים עם רשות הנמלים; הגיע גם להיחבורת בשלב מסויים עם נציגים של ועד עובדי נמל אשדוד - הסדר שהופר 3 שעות אחר שהושג. היום המצב הוא שלאחר משא ומתן מייגע, לאחר פניוח מרובוח מצידנו לוועד הפועל של ההסחרות, למועצה פועלי אשדוד, לרשות הנמלים, למשרד התחבורה, ~~הממשלה~~ שמכולות המיועדות מדלח לדלת, או זאת אומרים עד לשערי מפעל או מחסן של היבואן, כל טיפול נוסף בנמל - ישוחרר; לעומת זאת ככל אותן מכולות שאין בהן מטען אחיד - הן הפוצלנה בנמל.

לגבי עתיד המסופים - חוקם ועדה שחווין על שיטה וגודל העבודה.

י. מודעי:
המסוף שלכם כבר עבד?
י. שיקלר:
כן - עבד חודשיים.

ביחס למפעל השני - "אובוסיס" אמנם קוים ההסדר הזה של שחרור מכולות מדלח לדלת או: ~~הוא~~ לנו מסרבים לשחרר את המכולות האלה. אין לנו התנגדות לכל נוהל, אבל אנחנו מבקשים שלגבי אותו ההסדר הקיים לגבי "או" ~~סי~~ שהתבשרנו במברק אלינו בנוגע מדלח לדלת שיכבדו גם אותנו בהסדר זה.

היו"ר י. הורביץ:
מהו אחוז המכולות ~~המיועדות~~ מדלח לדלת?
י. שיקלר:
כ-30% בערך - יש ~~עוד~~ וירידות. המצב הוא כזה שפרט למסוף הזה - כגוף משפטי כל אזרח אחר במדינה יכול להוציא היום מכולה מהנמל - רק ~~בנמל~~ ללא. לכל אזרח; בחנאי שיש לו רשיונות - כן. אבל כגוף משפטי - לא.

ז. מחוקי:

בשנת 1971 ו-1972 זה החפחח ביוזמתם המשוחפת של רשות הנמלים, חב' צי"ם ו"כלל". רשות הנמלים השכירה את הקרקע שעליו מוקם המסוף למטרוח של האחדה ופיצול; מחוך שיקולים שזה יפחור בעיוח לאניוח הממחינות יכן על-מנת להשכיר את הקרקע. ועדת שרים לעניני כלכלה אישרה זאת. שר החחבורה אישר זאת ורשות הנמלים נחנה למפעל שיוקם את ברכחה.

בשנת 1972 המפעל החחיל לעבוד. הממוצע של שנת 1974 היה בערך 3000 טון לחודש. ההשקעה הנאמדה כרגע היא 20 מיליון ל"י. המפעל שינע מטענים בערך של 3000 טון בחודש - כ-300 מכולוח. ההשקעה הנאמדה כרגע של המפעל היא 20 מיליון ל"י. המפעל מעסיק בערך 100 עובדים. הערך המאזני הוא 20 מיליון ל"י.

מהיום שהוקם המפעל ועד היום - בכך אני מצטט גם את חב' ~~ה~~ - פתר את הבעיה של העברת מטענים במכולוח מנמל אשדוד. נמל אשדוד לא היה מסוגל לחח את החשוכה.

בחחילה חודש מרץ הפסיק נמל אשדוד למסור לנו קונטיינרים - מחוך שיקולים שלהם. בחודש אפריל הגיעו לסיכום שנקבל סוג מסויים של קונטיינרים שאינם מצריכים מחסנים, משנים את פני המפעל, הופכים אוחו למגרש קונטיינרים - מאחסנים הקונטיינרים במגרשים בחוץ - משמע המפעל סגור. לא צריך פועלים, לא עובדים ולא פקידים. המפעל עבד באופן רווחי. אנחנו בסך הכל מהוויים 6% מטענים שאינם כוללים את מטעני החפזורה. אני מדבר על מטענים שאינם בחפזורה ובצורה יזלית. נמל אשדוד צופה ב-3 חודשים של יולי-ספטמבר 100 אלף טון ג' נרל קרגו. אם נחייחם למספרים שלנו - כאשר עבדנו בשיא שלנו - המספר הזה מהווה 9%. אין לנו כל יומרוח לקחת 9% אנחנו רוצים לקבל משהו כדי שהמפעל לא ייסגר. אם המצב הכלכלי מחייב לסגור את החגורה - הבקשה שלנו היא שה יוטל באופן שווה ותהיה חלוקה צודקת כדי שהמפעל לא ייסגר. מפעל זה קם ביוזמה של רשויות שטיפלו בו ויש הצדקה בהקמתו. יש טעם שהמפעל ימשיך להחקיים ולא צריך לסגור אוחו. נניח שרשות הנמלים אומרת שאין צורך במסוף - קיימות דרכים חוקיות לסגירתו אולם לא יחכן לקחת את החוק בידיים ולקבוע שהמסוף שהוא אישיוח משפטית יופלה לרעה בהשוואה לכל גורם אחר ולא יקבל מכולוח.

א. רמז:

אנחנו דנים בבעיה חמורה מאד לא רק לישראל. הספנות בעולם כולו עברה משבר עקב מהפכת המכולוח מכל הכחינות. גם של היערכות, תכנון; היכן באמת צריך להשקיע וכן כל מה שנוגד כחוצאה מההעירכות החודשה הזאת - מה קורה לעובדים בנמלים. אינני מכיר אף מדינה אחת בעולם שלא עברה את המשבר הזה וכאשר לא ראו את הנולד ולא חכנו בצורה הגיונית; עלו על קשיים שבחלקם לא נגמרו עד היום הזה. לא נוכל לשטח בפניכם את כל הבעיות אבל אני רוצה להפריד פה: (1) עצם הבעיה - שאספר על השחלשלותה מאוחר יותר (2) זכותם של העובדים לקחת את החוק לידיהם ולהחליט איזה מטען הם משחררים ואיזה מטעם הם אינם משחררים - זה דבר שמנוגד לנוהלים ורע מאד לעובדים כי אחד ההיסוסים המלווים נושא זה הוא מהימנוחם של העובדים בנמלים. התנהגות זאת היא לרעה העובדים.

הגענו להסדר; בהסכמת שר החחבורה, שמכולוח חביעות העובדים. אבל לא אכנס לדיון ולא לחמיכה בשום חביעה כל עוד יש חחירות בנושא הזה. אין זה לכבוד העובדים; אין זה לכבוד הרשות, ואין זה לכבודה של מדינה מחוקנת. מה שאגיד איננו משתייך לאי מילוי ההסדר הקובע שכל מכולוח ה שייעדה מחוץ לנמל, אם זה למסוף או לקוח פרטי - חשוחרר ללא כל קשיים. ועדת ציבורית חבדוק את הנושא של שילוב מסופים פרטיים בחוך החשחית והנושא של חביעת העובדים לעדיפוח בכל מקרה שיש עבודה במטענים מקובצים במכולוח - חביעה שלדעתי יש בה הרבה צדק.

כמה מלים להסבר הבעיה והשחלשלות הטיפול בנדון. מה קורה היום עם ההמכלה? - מטענים שהגיעו כל אחד בפני עצמו בכל מיני צורות אריזה ניחן להכנים למכולוח. מי שיש לו ד מטענים על-מנת לנצל את כל "הארגז" שולח את "הארגז או המכולוח" מהדלח שלו לדלת של הלקוח וזה נקרא *house in house* או *door to door*. כך שהניצול של המכולוח הוא מירבי. ישנו אחוז מסויים של מטענים - ואחוז זה נע ונד בנמלים שונים בעולם, הוא מסחובב בין 20%-50%, בארץ הוא כ-30%, (אנחנו מניחים שה-30% זה אחוז סביר שעליו אנחנו כונים את החכנונים שלנו) של ס"ה המטענים שלא בעל המטען ממכיל אוחם ולא הלקוח מקבל את המכולוח אליו אלא חברה המשגרת את המטען מאחדת, מקבצת, עושה קבוצת מטענים ומכניסה אותה לחוך פעולה ואח המטענים הללו ישנה עבודה נוספת של הכנסת המטענים במחקן מסויים לחוך המכולוח ונהפוך. במקום המכולוח מחקבלת יש להשקיע

א. רמז:

עבודה בהוצאת המטענים מן המכולה והעברתם ללקוח כבכל שיטה אחרת לפיה מגיעים המטענים לנמל. בכל העולם היו מלחמות נוראות על זכות עובדי הנמל לבצע עבודה זאת.

עידן המכולות קפץ עלינו ככל מהפכה טכנולוגית. לרשות הנמלים לא היו תכניות ולא עשתה את ההכנות של ההשקעות הכבדות מאד. ברגע שהגיעו המכולות, עלה הקצב בצורה מסחררת במאות אחוזים כל שנה. אנחנו מניחים - לפי מיטב הידיעות שיש בידינו חוץ קשר עם הספנות ועם כל הגורמים המתכננים במשק - כי הקצב הזה, גם אם חתיה האטה בשיעור גידול המטענים הכללי אחר המכולות לא יקטן לעומת אחוז המטען הכללי הבלתי מומכל שילך ויקטן.

באותו זמן אף אחד בארץ לא ידע יותר מדי. לא רק בארץ אלא גם בעולם לא ידעו כיצד נערכים לעידן המכולות. ענין המכולות היה נושא חדש בעולם. קראתי הרבה ספרות בקשר לכך. בקרתי בבסה מקומות שהחילו לעבור את התהליך הזה לפנינו והדיעות היו חלוקות. לא היתה אסכולה דומה שהוכיחה את עצמה בעולם. בחוץ המבוכה הזאת מבוכה עניינית של לימוד הענין לנסות לתאר לעצמנו מה יקרה ומתי יקרה. היה כבר הסכם חתום בראשי תיבות עם חברות בבעלות צי"ם ו"כלל" להקמת מסוף בירכתי אזור העורף של נמל אשדוד. היו לו ששה חפקידים כאשר אחד מחפקידיו גם המכלה וגם בחזוקה של העסוקה והשקעות. האחרת ופיצול לא היה הנושא המרכזי - לא באותם הימים.

היו"ר י. הורביץ: יש לכם חוזה ביניכם לבין המפעלים?

א. רמז: ישנו חוזה אבל הוא איננו פה איחי. החוזה עם אוברסיס-קמרס אינו נוכע מתוך תכנון משותף של המפעלים אלא סתם שיש להם חוזה החכרה של שטח. המחיר צריך להגיש תוכנית מפורטת של ניצול השטח כי למטרות שאינן מועילות לא נותנים זמן. באותם הימים לרשות לא היתה עמדה ברורה והחלטית לגבי הפיחות לפתיד. אנחנו לעצמנו כבר אז עמדה עקרונית שהכאנו אותה גם בפני שר החבורה, כל חוזה שכבר נחתם אין לבטל. יש לאשר אבל בהסתייגות בדירה שמבחינת הזכויות עובד במקרה של אבטלה חינוך עדיפות לעובדי הנמל במסוף הזה. ועדת השרים לענייני כלכלה הביאה את הסעיף הזה. אנאי מפורש של אישור החוזה. החוזה נכנס לתוקפו רק לאחר שאוברסיס קמרס החחיבה. שש יחאמו אח רכישת כל הציוד איתנו. (2) שהמחירים שלהם ללקוחות לא יזדקקו יותר מהנמל. (3) שתהיה העדפה לעובדים הקבועים בנמל במקרה של אבטלה לעומת כל עובד נוסף אחר באוברסיס. ישנה החחיבות של אוברסיס שמהווה חלק אינטגרלי של החוזה. יחד עם זאת הצענו למשרד החבורה לא לאשר אף מסוף אחד במדינה.

הצענו שיוקם צוות, לאור הנסיון במדינות אחרות ולאור המצב המיוחד במדינת ישראל שיש רשות נמלית ארצית. הצענו להקים צוות שיציע תשתית ארצית לטיפול בכל נושא המכולות. ולא מבחינה של מונופול או לא מונופול כי כל מוסד הוא מונופול. רשות הנמלים זה אחד המונופולים המוצהים ביותר. הרבה מדינות בעולם מחקנאות בו היום. מונופול מבוקר שהוכיח את עצמו גם הפעולית, גם כלכלית וגם ציבורית. לכן אומר לא מבחינת מונופול או לא מונופול אלא מבחינת היות שתהליך זה מחייב השקעות עצומות. אמרנו אין כל טעם בנושא זה שבלאו הכי רשות הנמלים חייבת להשקיע הון חועפות כדי לשנות את כל מערך העבודה והסכתם לשיטות עבודה חדשות. מוטב לטפל בענין הזה אחת ולחמיד. אולם במקביל יוקמו סדרה שלמה של מספיקים כאשר הקונספציה היא שרות לכל ולא שרות נמלי של כל חברת אניוח.

שש ועדות ישבו בנדון הזה. בחאריך 10.7.72

הודיע שר החבורה שהוא מאשר את הקונספציה של רשות הנמלים כאשר תמכנון יעשה להשתית ארצית נבחון החשחית הזאת יופעל או ע"י הרשות אדמיניאטיונית או ע"י הרשות של המשרד החבורה. להוקם צוות שהחחיל בעבודה והוגשו תכניות ראשונה על-מנת להבטיח ניצול ההשקעות והשרות הטוב שניחן יהיה לתת.

החלח המכולות תפסה אותנו והיינו צריכים לאלתר ולהדביק את הקצב. היתה חקופה שבלי "אוברסיס" השרות שהנמל היה מסוגל לתת היה הרבה יותר גרוע בלי העזרה של המסוף הזה. המצב היום איננו כך.

א. רמז:

היו הרבה מאד דיונים והצורה התחיל בעבודתו.
ב-4.1.1973 שינה שר החכורה את החלטתו
מ-10.7 שנה קודם. הוא החליט לאפשר לכל מי שידרוש רשיון להקים מסוף מסוג זה
להקים אותו - בלי חנאים מיוחדים. ניחנו רשיונות לעוד 3 מסופים: (1) ל"אוברסיס"
מסוף נוסף כסביבות חל-אביב. (2) לרוזנפלד של קוי אמריקה בחל-חנן. (3)
פרס ארדו כאשדוד - 2 ק"מ מהנמל.

לגבי רוזנפלד עד היום לא עשה דבר אם כי יש
לו את הרשיון מזה שנתיים. קראתי בעהון שהוא נסוג מהתכנית. "אוברסיס" התחיל
בחכניות ראשונות והמסוף נמצא בחהליך של הכשרה ובנייה. "קונסדס" הקים את
המסוף והתחיל להפעיל אותו בחודשים האחרונים.

כבר בעת הדיון על אישור החוזה עם "אוברסיס"
בשנת 1970 הודיעו ועדי העובדים של אשדוד על החנגדותם החריפה באישור החוזה.
זו הייתה אחת הסיבות לאישור הסעיפים ע"י ועדה שרים לענייני כלכלה. נוסף לכך
היו הרבה מכחבים של ועדי העובדים בנדון לאחר ששר החכורה ב-10.7 הודיע על
החלטתו העקרונית. הודעה זו נמסרה גם ע"י העובדים וקבלו אותה כמדיניות הממשלה
בנושא.

ב-1.1.73 מדיניות זו שונחה. רשות הנמלים
יצאה בכל פעולות החכנון הארצית ומסופים פרטיים קבלו רשיונות להקים לעצמם
במקומות שונים. ב-15.1.74 הודיע שר החכורה לממשלה ובכתב לוועדה שרים לענייני
כלכלה.

כלומר, חזרנו להחלטה של יולי 1972 אבל
עם עובדות בשטח. לא רק "אוברסיס" כי אילו היה רק "אוברסיס" שילובו בחוץ
התשתית הארצית היה מהורה בעיה קטנה יותר. אבל יש עוד 3 מסופים נקצב ביצוע
שונה. זו אחת הבעיות שגורמת לנו עליונים בחכנון. אין לנו החחייבות של
המסופים הפרטיים לגבי האריכי ביצוע, כמויות וכד'. הנושא הזה נמצא בשלב
ברור.

בינתיים ברשות הנמלים בחקופה שלא התעסקנו
בתשתית הארצית היינו צריכים לפתח את המסופים הנמליים והחכר לנו שלא נוכל
להפעיל באופן יעיל מסופים נמליים בלי מסופים עורפיים גדולים. נכנסנו לחכניה
רחבה עם השקעות עצומות והמסופים הנמליים והעורפיים נמצאים בשלב של תכנון
וביצוע.

היו"ר י. הורביץ: באילח אותו המצב?

א. רמז: באילח אין מסוף עורפי. עכשיו המסוף החדש
נמצא בשלבים טובים של תכנון ואנחנו מחאמים
עם הספנות לוח זמנים בקשר לקצב המטענים באילח.

אני מציג את הדברים לא על-מנת להתרוכח
עם מישהו אלא כעובדות הסטוריות על-מנת שתבינו שיש בעיה מחוץ לבעיות העובדים.

אנחנו הצענו הצעה ואני אותה מציע לוועדה
הזאת לאמץ ולחמוך בה - שחחמנה ועדה ציבורית עם נציגי הסטודנטים, חברות הספנות
אנ חברות המובילות מסופים ורשות הנמלים שתבדוק את הנושא הן מבחינה תפעולית,
כלכלית ארגונית והן מבחינת חביעות העובדים וזכות העושה. שחמליץ את המלצותיה
אחת ולחמיד, לגבי כיוון החפתחות שאליו היינו רוצים ללכת בישראל. לאור כיוון
זה אין משחלבים העובדות בשטח למדיניות. נדמה לי שאסור לתפור פרווה סביב
כפתור אחד. עם כל עוצמת ההשקעה במסופים הקיימים הבעיה היא באלפי פעמים יותר
גדולה ואסור לנו ללכת ולזרוק כסף טוב ורצון טוב ושיטה טובה לאתר שישנן
עובדות בשטח ועשינו זאת כי לא ידענו יותר טוב. יכול להיות שיקבעו שיטה של
טיפול רק במסופים פרטיים אבל לעשות זאת באופן הגיוני ושקול וללכת לפי שיטה
מוגדרת - נדמה לי שזה המוצא המכובד ביותר. אני חושב שעובדי הנמלים צריכים
לשלב את ההצעה הזאת. לא צריך ללכת בפרופיל גבוה של עמות ולא צריך ללכת
להפסדים בלתי הכרחיים.

י. פרץ: היום יש 187 עובדים קבועים ברזרבה.

א. רמז:

אני מכיר את המצב - לא זו החרופה. על זה ידענו ועל זה הגענו להסדרים וצריך לפעול הרבה בכיוון זה. בעוד ששר החחבורה עכב את המינוי. היו לו טענות שהסדר הזה איננו מתבצע. הוא חוזר מחר ודבר ראשון בקשתי דרוח היכן העניינים עומדים. הוא בא כמגע עם אנשים ויש לו הצעות. אני מבקש מההסדרות לשלוח את נציגיה לוועדה על-מנח שחייצג את כל הגורמים המעוניינים. כיושב-ראש הוועדה אני מציע למנות איש ציבור בלתי חלוי בנושא. חוסר מדיניות ברורה יביא אותנו לחתופכות ולעמוחים בלתי דרושים. אם תחרות מותרת אז לרשות הנמלים גם מותר להחרות.

אני רוצה לאפשר ליישד את ההדורים ולא עורפים צליוסינה על אף אחד. פשוט מאד לאפשר לוועדה לעבוד וישבו בה אנשים שמחמצאים בעניין שילמדו את הנושא על בוריו ולבסוף ימליצו המלצות. יש להניח שגם הממשלה וגם רשות הנמלים וכן כל הגורמים הנוגעים בדבר יתנו ידם לביצוע סביר. הרי שנצא מופסדים במינימום של כל שיטה אחרת.

ג. כהן:

אני רוצה לומר לחברי הוועדה שכל הסכסוכים והחילוקי דיעות שישנם היום צפו עובדי הנמל. בספטמבר 1972 כחבנו מכחים ובהם החרענו על מה שיאמר בהמשך השיחה. ב-10.10 ענה לנו מנכ"ל רשות הנמלים של היום מר א. רמז במכתב שבו נאמר כך:-

"הנני שותף למרביח הערכותיכם בנושא זה וברצוני לציין כי זו הייתה ביסודה גישתי לעניין, אשר לפיה נקבעה אף מדיניות הרשות בנידון.

אין זה נכון שמפעל חברת "כלל" הוקם והופעל כ"השראת" הרשות כדבריכם. כל עוד לא הוחלט על מדיניות הממשלה והרשות בנושא מסופי המכולות ושיגור שמחוץ לחחום הנמל, הייתה רשאית כל חברה לחכור שטחים בעורף הנמל לצורך עיסוק זה.

אך גם בחוזה ההחכרה של הרשות עם חברת "כלל", אשר נחתם ביום 15 בנובמבר 1970 ואושר ע"י ועדת השרים לענייני כלכלה ביום 9 במאי 1971, עמדנו על שמירת זכות העדיפות לעובדי הנמל מעל לניתן לבצוע על ידי פועליה, במקרה שיווצר מצב של עובדים מיוחרים בנמל, דבר שאינו קיים עתה ואני מקווה שלא נעמוד בפניו בשנים הקרובות.

אשר לעתיד - קיים סיכום עקרוני בין שר החחבורה ורשות הנמלים כי מסופים מחוץ לגבולות הנמלים יוקמו וינוהלו ע"י גוף משותף למשרד החחבורה ולרשות.

אני מקווה כי נזכה להבנה ושיחוף פעולה נאות מצדכם כדי לקדם חכנית חשובה זו הנמצאת עתה בשלבי חכנון!

בברכה,
(-)
א. רמז
מנהל הרשות

אני רוצה לומר לחברי הוועדה שבמשך כל זמן פעולתם של המסופים היו פועלים קבועים ברזרבה. דהיינו, ממשלת ישראל שילמה לפועלים כסף עבור בטלה כאשר 500 מטר מהם עבדו פועלים בחברות פרטיות וקיבלו כסף בעד עבודה שהיחה יכולה להיעשות בנמל.

כפי ששמענו ממכתבו של מר רמז ניתנה הודעה ברורה ומפורשת לעובדים על השינוי שהוא מהווה חפנית של 180 מעלות. כאשר חילוקי הדעות והסכסוכים הם עדיין בפותנציה כחוצאה מהקמח מסופים והעובדות הוכיחו את עצמן. הסכסוך הזה נתגלע לאור הידיעות שהגיעו לעובדים שהנה הולכים וקובעים עובדות בשטח לפני שהם קיבלו הודעה ששינתה את מה שהוחלט לפני שנחיים.

ג. כהן:
אנחנו מבקשים מחברי הוועדה לומר כברור - מכיון שאיננו יודעים על כך פורמלית - האם יש שינוי במדיניות הממשלה בנושא הקמת מסופים נוספים? - אם כן - האם השיקולים היו כלכליים מבחינת רשות הנמלים? - האם הקמת המסופים תומנת בחובה סכסוכי עבודה בנמל אשדוד וכתוצאה מכך שיבועים בעבודה ופגיעה בהכנסות המדינה? - מהם הסעמים של הממשלה להשקיע מיליונים של לירות? - כמה ימי אכטלה נגרמו לעובדים הקבועים כתוצאה מהפעלתם של המסופים.

י. פרץ:
חבורך הוועדה על כך שהזמינה אותנו. כולנו מכירים אחד את השני. מכירים את פרץ ומכירים את פועלי נמל אשדוד. כאשר עשינו בעיוח על עוד לירה אפשר היה לומר אם הצדק אחנו או לאו. אני חושב שמנהל רשות הנמלים ביטא זאת נכון. אין לו אף טענה לגבי פועלי הרשות מכיון שהחלטנו להיות בסדר.

מלחמה שאנחנו עושים היום היא למעשה צריכה להיות מלחמתה של ועדת הכלכלה. אנחנו רוצים לקבל כסף בעד עבודה שאנו עושים ולא בעד אכטלה. זה מוכיח שהחברנו ולמדנו אחי יחסי העבודה בארץ. ברוך השם כולנו פועלי ארץ-ישראל וכולנו יהודים. אני מודיע שלא נשחף שום פעולה כאשר אנחנו יושבים ברזרבה של 187 פועלים ללא עבודה ומקבלים כסף חינוס. מודע? - זה כסף ציבורי. אני סבור שקודמים עניי ביחך. חפקידנו לדאוג לפועלי נמל אשדוד ולא לפועלי אוברסיס. אני מציע שחברו וחראו את הסדר שהנהגנו שם. אם פועל איננו מודיע שהוא לא בא לעבודה הוא מושעה ל-3 ימים. אנחנו עושים סדר בנמל. מצד שני לחת להם לשבח ברזרבה ולא לעשות דבר - לזאת לא נסכים. הגענו למצב כזה שאנחנו מקבלים 46% ממכילות כאשר אוברסיס מקבלים 52%. אין לי שום טענה נגד אוברסיס אני ידיד עם כולם. אבל אני פה דואג לאינטרס של הנמל ולאינטרס של מדינת ישראל.

י. ברימן:
הייתי מבקש מחברי הוועדה הנכבדים לא לחשוב פה על עניין מפלגתי אלא רק על עניין טובת המדינה במיוחד אני פונה לחלמידי בן-גוריון שיחשבו לעניין במיוחד בחקופה של היום. אני עובד בנמל כ-30 שנה ובעל מקצוע בעניינים האלה. כואב לי שהחזמית של נמל אשדוד היא כזאת ולא מגיע לנו.

שמעתם את מר י. פרץ המבקש שיחנו לו עבודה ומסרב לקבל כסף בחינוס. זה צריך לעשות רושם על כולנו שלא רוצים לקבל כסף בלי עבודה. אני סבור שזה גם לטובת המדינה. התרענו על כך בזמנו מה יכולים לגרום דברים כאלה אם כי לא ידענו שנגיע למצב כלכלי כזה. אלה שהחליטו אז ראו שעשו שגיאה. כל אדם עושה שגיאות מה שאנו מבקשים הוא לתקן את השגיאות שעשו פעם - אבל בצורה הגיונית ומסודרת. נכון שאז הייתה הרבה עבודה. כיום יש לנו כ-100-90 פועלים מוגבלים שעובדים בזה. פה שולחים אותם הבייתה. אני מסכים עם מר רמז שאומר שלא יכולנו אז להסתדר. אבל הצענו שרשות הנמלים תעשה אח זה שם. למה שמישהו אחר יעשה זאת? - מלבד זאת בנמל יש פקוח של המכס על כל החוכן ושם אתה יכול להוציא הכל. חוץ מזה כאשר בנמלים מוציאים מכולה אחת אפילו אינך יודע את הכמות - זה פתח לשחיתות.

מ. לוי:
אני סבור שלאור המשבר שעובר בארץ ובעולם תעמוד בפני נציגות העובדים בעיה חמורה שלא ירחק היום ונצטרך אולי לפטר עובדים. מכל מקום צמצום מספר העובדים בנמלים. ומכאן הדאגה של העובדים. לכאורה, במצב של היום שכל אחד יכול לקנות מסוף זה עלול לצמצם את העבודה בנמלים. אני מצטער שחוך פרק זמן קצר מאז ששר החחבורה נחץ החחיבות לפיה כל מסוף שיוקם בעורף הנמלים ינוהל ע"י רשות הנמלים, ומיד לאחר מכן אני לא יודע מה קרה.

מכל מקום אין ספק כפי שבעולם הגדול המהפכה הזאת של הכנסת מכולות בנמלים גרמה לבעיות לא מעטות, החהליך הזה חייב לעבור גם עלינו. אני מאמין שהמח היהודי יקצר את החהליך הזה ושייגמר תוך מספר חודשים.

אני סבור שאם אותה ועדה שחמונה ע"י שר החחבורה תעסוק במכלול הנושאים באופן יסודי ביותר לי אין ספק בחוצאות עבודה הועדה. אנחנו בהחלט נשחף פעולה עם הוועדה הזאת. בינתיים אני מעוניין שנחפש דרך כדי להקפיד את כל ההליכים לגבי בניית מסופים נוספים. השאלה היא אם יעשה הכלל מוסמכת ע"י חוק לעשות זאת.

היו"ר י. אורביץ: להמליץ היא יכולה.

היו"ר י. הורביץ:

אחה שמעת את הצעתו של מר רמז - האם אחה מצטרף להצעתו?

מ. לוי:

להסתדרות יש ודאי כמה הצעות לגבי העחיד. נעשה הסכם ג'נטלמני בין העובדים לבין רשות

הנמלים שכל המכולות גם לאוברסיס וגם לארדו יוצאו מדלת לדלת.

פ. גרופר:

היות והוסכם על דעה הכל הגורמים ששר התחבורה ימנה ועדה ממלכתית ציבורית שתיחן חשובה

לבעיה הסבוכה והקשה אשר שמענו אותה על קצה המזלג - אז אין טעם להכנס עתה לדיונים. אני מציע הצעה פשרה שיחננו מכולות מדלת לדלת לשתי חברות והם:

צי"ם-כלל וקונטרס. וזאת רק לחקופת הביניים עד שחיינה חוצאות ועד שיוכרע במדינה הנושא הזה. נאמרו פה דברים חמורים שאינני רוצה להתייחס אליהם עכשיו.

א. לבנבראון:

אינני חושב שועדת הכלכלה יכולה לשמש מן מחוץ בפחרון חלקי.

פ. גרופר:

ועדת הכלכלה יכולה למנוע זעזועים במשק.

היו"ר י. הורביץ:

הכל חלוי ברצון הטוב. האם אחה מציע שיש יהיה בשלב מאוחר יותר? - טוב.

מר רוחם:

אני מסכים לגישה של חה"כ גרופר אבל יש כמה מימדים לבעיה. מימד של טווח הארוך

וישנה בעיה מיידית. נתקצר היריעה מלהכיל את כל הבעיות מבחינת מסגרת הזמן ואולי מבחינת הייצוג של הצדדים כאשר ההזמנה היא התייחסות לבעיה הקונקרטית. אני חייב להסביר כיצד צי"ם נכנסה לחמונה.

צי"ם איננה מתייחסת לנושא הזה כהשקעה.

היא השקיעה בזה כסף היא הלכה לענין הזה כפונקציה של שירות מחוץ אותה מהפכה תעשייתית. היא הופכת את החובלה לשרשרת כאשר הצד הימי מתחיל להיות חוליית חשובה אבל לא תוליה יחידה. בשעתו הוקם המסוף של אוברסיס הפונקציה הזאת היתה דרושה לנו כדי לחת את השרות. לא היינו יכולים לבצע את המהפכה התעשייתית בלעדי זאת. הדבר ניתן ע"י אישור מטעם ועדת שרים לעניני כלכלה ומשרד התחבורה תמך בזה. זה היה במסגרת המדיניות של משרד התחבורה של אז. זה ניתן לנו כצורך חיוני ביותר עבורנו.

אפשר לבוא ולומר יש הערכה מצב והממשלה

וכן שר התחבורה מחליטים על שינוי מדיניות - זה לגטימי. בשביל זה תקום ועדה שתדון ותמליץ כי הענין הוא עמוק ולא ייפחר בדמגוגיה סוציאליה, טובת המדינה וכו'.

ישנה כיום מציאות בשטח ומה שקרה הוא בעצם

שהיה עודף תעסוקה ובמשך כל הזמן היתה צפיפות כנמלים. והנמלים לא רק שהיה להם מספיק פשוט לא הספיקו לטפל בכל המטענים הדרושים ואז היה הכל בסדר. אני הייתי פעם באיגוד המקצועי וקשה לי לשמוע כיצד אמר מזכיר מועצת הפועלים שהוא יכול להתייחס לחלק של ציבור הפועלים וכלל איננו מתייחס לחלק האחר של הציבור?

ר. כהן:

אני מודיע שאוברסיס מעולם לא גרם בעיה

לפועלי הנמל. הקמת מסופים נוספים היא הבעיה

הכאובה. אני ביחד עם הפועלים נעשה כמיטב יכולתנו על-מנת שאוברסיס יחיה.

מר רותם:

הבעיה היא פשוטה. אנתנו אומרים אם יש מיתון

בכמות המטענים ואם יש אבטלה היא צריכה

להחלק באופן פרופורציונלי. כלומר, לא לפחור את הבעיה ע"י זה שסוגרים את

הכרז. ופה אני מגיע לנקודה פרקטית. הענין של מדלת לדלת איננו פותר את הבעיה.

כי אם אומרים מדלת לדלת בלבד זה אומר שסוחמים את הגולל על המפעל.

מר רוחם:

בסעיף (ג) של החוזה כחוב: במקרה ויווצר מצב של חוסר עבודה לפועלי הנמל ולחברה תהיה עבודה מעל לניחון לבצוע על-ידי פועליה, תהיה החברה חייבת לקבל שרותים לבצוע עבודה כזו מאח רשות הנמלים, אם הרשות תרצה בכך, וזאת כמחירים מקובלים באותה עת לאוחו סוג עבודה.

אני רוצה לחלוק על כך שיש עדיפות לעובדים כנמל. אני חוזר לקיים את הסטטוס-קוו - תחיה ותן לחיות. אני מניח שאפשר למצוא הסדר שהוא יניח את דעה כל הצדדים הנוגעים בדבר.

מר קינן:

המפעל שלנו אדקם בכדי לגוון שרותים כמיוחדת בחקופה שהנמל החקשה בכך. לא חשבנו אף פעם להקים מתקן שיהווה גורם התחרות עם ציבור העובדים כנמל. אז הייתה חקופה של עודף העסוקה כנמל ולחצי המשק בקשו זאת. יתחפסה הזאת ולא בתפיסה של תחרות בפועלי הנמל. אני חושב שתדמנו לנמל אשדוד אז. ובמשך כל חקופת ההקמה לא נוצר מגע וכל הקונפליקט הזה נוצר ברגע שהחלנו לעבוד - זה היה משגה מצד רשות הנמלים.

בכל המערכת הזאת בראייה נכונה לטווח ארוך לאחר שנצא מהמצב הזה גם שני המפעלים בסופו של דבר הם חרומה לשרותים כנמל ואינם עומדים בניגוד לאינטרס של הפועלים. אף פעם לא הוצג לנו הויכוח עם העובדים. עשינו דבר שהוא בהחלט למדיניות הממשלה ותרמנו גם כיווצתנו ליצור מיגוון שרותים, מחקן מוצדק לגטימי וחורם לסך הכל השרותים. העמדה הנושא בצורה קיצונית איננה תורמת לעניין.

נכון אומר מר רוחם שהפתרון של מדלת לדלת איננו פותר את הבעיה. יש צורך לקיים ברור שיביא פתרון צודק לבעיית. לא נעשה שום נסיון לכלול ולגוון ולשלב את המפעלים, המתקנים והציוד במערכת המכולות.

מר לוינסון:

נאמרו פה דברים שבחלקם אני שומע בפעם הראשונה. ברשותכם אחיחם לשתי דוגמאות: כל השנים היה מצב אבטלה כנמל אשדוד. לא כל הפועלים היו מועסקים. ידוע השקיע המשק הישראלי מאות דולרים תשלום דמי המחנה עבור אניות שחילו כנמל ולא קיבלו שירות?

ר. בוימן:

לא היו רציפים.

מר לוינסון:

שמענו פה שמכולות מדלת לדלת בין שניחנות כנמל ובין שיוצאות - אין לנושא הזה שום השפעה על רמת העסוקה כנמל אשדוד. זה פשוט שימש כלי נשק בידי הפועלים לשם טובת הנאה. נוסף לכך כאשר נעשה הסכם בין רשות הנמלים לבין אוברסיס לא נקבעו חנאים לגבי כמות וכו'. אלא החלטנו שחלק זאת פיפטי-פיפטי. כלומר, 50% ילך לאורך הנמל ו-50% לתוך המסוף. זה היה הסכם שנעשה בעל-פה והוא נשמר עד שפרץ הסכסוך לפני מספר חודשים.

לכן הצעתי היא עד שהועדה הציבורית חקום ותדון במכלול הבעיות סביב המסופים יוחזר הסטטוס-קוו למקומו כפי שהיה קיים. דהיינו, 50% מהמכולות מצאנה מהנמל למסוף ו-50% ישאר כנמל.

פ. סלומון:

על ההסדר של 50% לנו לא ידוע. מקשה ששבר את גב הגמל זה מחקרב למה שאמר מר לוינסון. לפני 3 חודשים כאשר הורגשה האבטלה הסמויה החלטנו לבדוק את הנושא מה בעצם קורה כנמל אשדוד. במחקר שנעשה התברר לנו שהחלקנו באניות חצי חצי עם אוברסיס. אז קמה צעקה גדולה. מאחר ודברו איחנו לא רק על צמצום בקיץ אלא גם על 5 ימי עמסות בשבוע. התחילו לאיים בפטורי עובדים. התחילו לבקש לארגן קבוצות כדי לשלוח אותם לאילח. כאשר ישנו ממול מפעל שמחלק אתנו בעבודה חצי חצי. יחד עם זאת פחאום צץ מסוף חדש ששייך לארדו. המסמכים שקבלנו היו מסמכים מזוייפים. במשך כל החודשים האלה שלא הפעלנו שום סנקציות מה עשה צי"ם החחילה להפעיל סנקציות נגדנו והחחילה בהכוונת אניות למבנה. העלאת מכולות לרכבת ושליחתם לאשדוד. כל הפעולות האלה מייקרות את העבודה נשודי יחד.

פ. סלומון:

נכון שהיה הסכם בע"פ עם מר י. פרץ מכיון שהפעילו עליו לחץ בפטוריסל 75 עובדים. באותו רגע שהם החקבלו לעבודה ניחן הדבר הזה.

אל חשכתו שאנו נמצאים בעונת ההדרים ויש מספר עובדים שהם מובטלים באותו רגע שעונת ההדרים תגיע לסיומה כ-15.5 המצב יחסי עוד יותר. ידוע לכם שציבור העובדים הוא ציבור אמין שעובד קשה. אבל כאשר אין לו עבודה הוא יושב בבחי-קפה ואת החוצאות אינני רוצה לפרט.

י. מודעי:

הבעיה בלי ספק קשה. נדמה לי שהעובדות הן פשוטות וברורות. אני סבור שיש כאן 4 גורמים: (1) משרד החבורה - ואני כולל לרגע אח רשות הנמלים פה. אם כי מנכ"ל רשות הנמלים מחננד למדיניות מסויימת של העמדת מסופים פרטיים. לי אין ברירה אלא לכלול אותו בקבוצה של המדינה.

(2) משקיעים פרטיים שהשקיעו אח מיטב כספם עם כוונת הכי טובות.

(3) העובדים שיש להם מה לומר לגבי עצמם.

(4) האינטרס הציבורי שעליו מופקד כל העם. אבל קודם כל מופקדת הוועדה הזאת, בחזר הזה ובהרכב הזה.

פה יש מצב של עיסקה שנעשחה עיסקה צולב עם שני גורמים. הגוף שעשה את העיסקה הזאת הוא משרד החבורה, כללל רשות הנמלים. הוא עשה עיסקה אחת עם גופים פרטיים ועיסקה שאיננה תואמת עם העובדים. איך עשה אח ההסכם אם בעל-פה או בכחב - זאת אינני יודע.

בסעיף (ג) של החוזה נאמר: במקרה ויווצר מצב של חוסר עבודה לפועלי הנמל ולחברה השניה חהיה עבודה מעל לניחן לביצוע פועליה אז... כלומר; לא כך אמרו לעובדי הנמל. אמרו להם: אל חדאגו, לכם יש מספיק עבודה. במכתב שנמסר לעובדים כחוב במקרה ויווצר חוסר עבודה בנמל אבל לא כחוב במקרה שהחברה לא תוכל לבצע את עבודתה. יכול להיות שזה נבע משכחה.

העובדות בעיני ברורות. לצד אחד הובטח דבר אחד ולצד שני הובטח דבר הפוך. היחה חקוה שאף פעם לא יגיעו למצב של חוסר עבודה. עכשיו הם נמצאים במצב הזה.

מי שנתן אח הטליח מוסמך לחת אותה גם לצד הזה וגם לצד הזה וזאת הממשלה. על זה ועדת הכלכלה צריכה לחת היטב אח דעתה. כאשר מכרו אותה סחורה לשני צדדים. אינני יודע איך מציעים פה פשרה?

לגבי הצד העובדתי אין מספיק עבודה לכל הגופים שמסוגלים לבצע אותה. השאלה מי צריך לבצע את העבודה. בענין זה לא הושמו כל נקודות על השולחן. אני הייחי מבקש להוסיף אותן כפי שאני מבין זאת.

העובדה הראשונה היא לגבי העובדים. יותר טוב שחדברו בשם עצמכם. זה שמשלמים כסף ללא עבודה הסעון הזה הוא מכובד ואני מעריך אותו. אבל נדמה לי שחסר פה טעון נוסף והוא כאשר לא עובדים ההכנסה הכוללת היא פחותה מאשר בעובדים. אני מכיר את חנאי העבודה בנמל. לכן צריך לומר לוועדה אנחנו מפסידים כסף. מפני שכל מה שאנחנו מדברים זה נושא של כסף. כסף של המדינה כסף של המשקיעים. ואם תכניסו אלמנט של פה אנחנו עוברים לחחום אחר.

יש עובדה שניה שגם היא לא הושמה כהוגן על השולחן - כך אני חש. העובדה לגבי ארדו. "ארדו" אינו מצויד במלוא הכלים והפועלים. מאין אני מסיק אח העובדה הזאת כי החדשמתי כי ארדו ממליץ על הסדר ביניים בעוד שאוברסיס אינו ממליץ על כך. כי אם השקולים כספיים בלבד אז הסדר של מדלח לדלח אינו יכול לספק אח "אוברסיס"!

אני לא מבין אח מה שאומר מזכיר מועצה הפועלים. לגבי אוברסיס - נצא מגדרנו. לגבי ארדו - אנחנו מצטערים.

י. מודעי:

העובדה האחרונה מכהירה מדוע זה צרם לי.
העסקים במדינת ישראל חיים עפ"י רישוי של
הממשלה ולא עפ"י רישוי של אף אחד אחר. זה צריך להיות ברור ומוחלט. הפועלים
יכולים להסכים או להחנגר לכך - זו זכותם והם משתמשים בו טוב. אבל לומר אני
קובע שחברה זד כן יוחברה זו לא - יש-מרחק עצום. זה שעובד אומר אני אינני משמף
פעולה זה גם כן צרם לי אבל זו זכותו. אבל כאשר עובד אומר אם חחנו לזה אנני
אעשה ואם חחנו לשני אני לא אעשה. פה הוא לוקח את השלטון לידי. העובד שוחף
לשלטון אבל אינו יכול לקחת את השלטון לידי.

כל פחרון שיימצא יעלה כסף למדינה. אם לא
תהיה עבודה לכל ואפילו יחלקו אותה חצי חצי הממשלה חצטרך לפצות אח המשקיעים
כי הם עובדים עפ"י רשיונות ויש הסכמים מאחורי זה. ואם ישללו ממנו את העבודה
גם אז יצטרכו לפצות אותו.

לגבי העובדים - אם יהיה מצב שהקביעה תהיה
שיצטרכו להיות 200 עובדים מובטלים אינני יודע אם העובדים לא יחנעו שכרם פלוס
יחרות הכנסה שהיו מקבלים אילו היו עובדים ויוותרו על כבודם לקבל כסף בלי
לעבוד.

י. פרץ: דרשנו את זה מזמן.

ד. מודעי:

אני מודיע לכם שהעובדים אינם זקוקים לעצותי.
אמרחי זאת כדי שלחברי הוועדה יהיה ברור
שהמצב לא נפחר בפשרה קסם. הוא נפחר בהרבה מאד כסף אם לא תהיה מספיק עבודה
לכולם. מי שמופקד אל אינטרס הציבור - זה אנחנו.

נניח שזה היה חזון שחור ומחר תהיה הרבה
עבודה לכולם. אז אף אחד מפועלי נמל אשדוד לא יגיד שהמכולה תעמד עד שאתפנה.
אני לא מניח שיכול להתהוות מצב כזה שהמכולה תעמוד אבל הוא לא יעבוד. בתוך
זה אני רואה הרבה פרצוח שהועדה צריכה לתת את דעתה עליהן.

אני שומע פה שכאשר המכולה עומדת בנמל היא
מקבלת כסף וכאשר היא עומדת במסוף היא איננה מקבלת הכנסה. איך מפצים אותה?

נקודה נוספת והיא נקודה של בקורת מכס. את
זה אני בכלל לא מבין. משוחרר ללא פרוט יוצא מהנמל ומגיע למסוף ורק שם יש
בדיקה. בבונדז אינך יכול להוציא שרוך נעל לפני שאחה נוחן פרוט מלא. וכאן
אנו שומעים שזה הולך למסוף ללא פרוט.

אני חושב שהדברים פה מאוזנים אבל שליליים.
לגבי כל צד יש פה אלמנט שלילי. אבל לי נראה במצב שנקלענו; כחנאי שההנחות
הן נכונות, שיש פה עיוות בהסדר עצמו ועיוות ביצירת עובדות. לא נראה לי שבמצב
כזה מישוה בכח יכול לפחור את הבעיה. נראה לי שהקמת ועדה ציבורית זאת הדרך
היחידה ואולי היא חמצא פחרון. לי ברור שכינתיים אסור שייגרמו נזקים. כי למי
שיגרם נזק יצטרכו לשלם לו פיצוי על כך.

ע. אמוראי:

לחה"כ מודעי - אני חושב שהדיון שלנו לא צריך
לצאת מנקודת ראות של הכנסה לנמל או למכס.
אם ההרשאה והעדיפות שניתנה והכסף הציבורי שהושקע להקמת מסוף מחוץ לנמל בגלל
שבאותה עת הנמל לא היה ערוך להקים מסוף כזה. אינני מבין אם אין מספיק מדוע
היום צריך להשקיע כפיחות מתקנים נוספים מהסוג הזה. האם הגישה היחה גישה של
יצירת חחרות ואם כן אז כל ההסכם כפי שאני קורא אותו הוא הסכם לא בריא.
בסעיף (ב) נאמר: שחברה לא חשלם לפועל שכר יותר גבוה מאשר רשוח הנמלים. אבל
לא נאמר שהיא יכולה לשלם פחות שכר מאשר רשוח הנמלים. אם המדיניות היחה ליצור
גורם מחחרה אז בטופו של דבר נוצר קרטל - אז מה הועלנו.

ע. אמוראי:

בסעיף (ג) נאמר: במקרה ויווצר מצב של חוסר עבודה לפועלי הנמל ולחברה חיה עבודה מעל לניחן לביצוע ע"י פועליה חיה החברה חייבת לקבל שרוחים לביצוע העבודה מאת רשות הנמלים, וזאת במחירים המקובלים באותה עת לאותו סוג עבודה.

אינני מבין מדוע צריך לדרוש מהמסוף הזה לחח במחירים של הפועלים כנמל כי אני רואה יחרון רק כמידה שזה מוזיל את השרות. אינני מבין את הממשלה מדוע החליטה לעשות הרבה מסופים. מדוע להעתיק את העבודה מאשדוד למרכז הארץ - איך זה מחאים למדיניות של פיזור אוכלוסיה?

לנציגי העובדים - אנחנו צריכים לואוג לחסוקה לכל פועלי ארץ ישראל. בשבילי לנמל אין שום יחרון על שום מפעל קיים בארץ. ככל ענין לפועלים יש זכות לעבוד. כאשר יש מפעלים שהוקמו צריך לואוג לפועלים שלהם. וכאשר יש מחסור יש לחלק באופן יחסי את העבודה. אני מבין שאחיה דואג לעניי עירך אבל אנחנו צריכים לראוח את החמונה בכללוהה. וכמוצא ביניים עד שתיקבע מדיניות יש לחלק גם את המצוקה באופן יחסי על פני כל הפועלים.

א. לבנבראון:

הקשבתי בענין רב לדבריו של מנכ"ל רשות הנמלים ולמדתי כמה דברים: (א) שהוא מודע

שבעיית המכולות היא בעייה סבוכה ומעוררת בעיניו למרות זאת לא הספיק הזמן להחכונון לזה. (ב) נעשו דברים שהביאו את העובדים ואת כולנו בפני עובדות בשטח. עובדות בשטח נעשו בידיעה ובאישורה של הממשלה. למרות שאני שומע שציכור הפועלים התריע על כך בזמנו. במקום לנסות ולפתור את הבעייה ולהגיע להסדרים מיהרו ונתנו אישורים. לאחר מכן טענו שנעשו השקעות, יש פועלים ואי אפשר להפקיר אותם. צריך היה ללכת בדרך הפוכה.

אין עכשיו אפשרות להיכנס לכל הבעייה. אנחנו עומדים עכשיו בפני סכסוכים ומנסים למצוא פחרון. כפי שכל אחד מעיד רואים לא רק את פועלי הנמל אלא רואים גם את האינטרס של המדינה כולה אבל כל אחד רואה את זה מזויה ראייתו. ובצדק - הוא דואג להון שהוא השקיע. בעיקר אני מחרעם על חברי הוועדה שמנסים ללחוץ על פועלי הנמל בשאלה: האם אתם רוצים שנפטר עובדים אחרים? השאלה היא מי אשם במצב שנוצר ומה הפחרון של הבעייה. היות והזמן אינו מאפשר להיכנס לכל הפרטים שהועלו כאן כגון: מכס שחרור של מטענים. עובדה היא שהמצב נוצר בגלל מדיניות מסוימת של משרד החברות. על כך הפועלים אינם אשמים. כרגע אני מציע להקפיא את הקמתם של מסופים נוספים ואני מניח שפועלי אשדוד ימצאו את הדרך כיצד לפתור את הבעייה. כמו-כן אני מציע לעמוד על זכויותיהם של פועלי אשדוד לעבודה מלאה.

פ. גרופר:

זה לא יהיה הוגן להעביר את הויכוח לפסים של דאגה לפועלים. כולנו מבינים ודואגים לבעייה

הזאת ואין בכלל ויכוח על הנושא הזה. אינני שייך לקואליציה. אבל בכל זאת הממשלה היא שמנהלת את הענינים בין אם זה טוב או רע. היא שנוחנת את הרשיונות. כולנו יודעים שיש לפתור את הבעייה הזאת אחת ולחמיד. חה"כ מודעי אמר שיפסידו הטעות שלו היא שכבר הפסידו מיליונים של לירות כי בצורה כזאת אין מנהלים משק. פועלי הנמל טוענים שישנם אנשים שמסתובבים ללא עבודה. אתם אינכם היחידים. אני יכול להוכיח שיש אלפי פועלים במדינה ודוקא עובדי מדינה ולא במפעלים פרטיים או בחברות הסתדרותיות שמסתובבים ללא עבודה עקב שכלולים ומקבלים משכורות גבוהות מזה שנחיים. הם היו טכנאים ועתה נשארו ללא עבודה. הם ממש משחגעים מחוסר מעש והולכים אפילו לפסיכיאטרים.

לכן אני פונה אליכם לקבל את דרך הביניים בפרט כאשר אתם שומעים שהענין יובא בפני ועדה ציבורית והנושא יהיה בטיפול. לכן בתקופת הביניים צריך לואוג ששחי החברות ורשות הנמלים יסתדרו ביניהם ויחלקו את העבודה כך שכל אחד יוכל לחיות במסגרת שלו. בינחיים יש להקפיא את הרשיונות. להקמת מסופים נוספים.

י. כהן:

לי ברור שישנם 3-4 כללים שהוועדה צריכה לשים לב אליהם: (1) הסכם וחוזתה יש לקיים לגבי כל הצדדים. (2) לא מחקבלים עובדים חדשים ומחשבים בעובדים הקבועים הן בנמל והן במסופים. (3) עד להסדרת העניין כל הקמת המסופים הנוספים מוקפאים. (4) אני מצטרף להצעה גם של מר רמז וגם של חה"כ אמוראי שנוחנת פתרון לעניין. אבל עם חוספח. אני מוטרד מהעובדה שכיום במדינת ישראל במצב הזה שאין מחסור בעבודה יש מי שאומר שיש אבטלה במימדים כאלה - ואין לירות פתרון לעניין הזה. בה בשעה שהמשק משווע לידיים עובדות. כעניין זה אני רוצה לקבל תשובה ממר רמז.

א. לבני:

מדבריו של מר רמז הבנתי שכולם צודקים ובראש וראשונה רשות הנמלים צודקת. נזרק רעיון של ועדה ציבורית. אני רוצה לשאול: האם הצדדים יקבלו את מסקנותיה או מי שנוח לו יקבל ומי שלא נוח לו לא יקבל את המסקנות?

אני יוצא מחוץ הנחה שהמסופים שכבר קיימים צריך לקבל אותם כעובדה קיימת. אחרת יצא לנו שם שלא כדאי להשקיע במדינת ישראל ויגידו: חראו מה קורה למשקיע שמשקיע בישראל. לכן יש לקבל זאת כעובדה קיימת. יש לחת את הדעת אם יש טעם להקים מסופים במצב הזה. ושוב נכנסים למצב משונה. כאשר יהיה עומס עבודה כנמל יגידו למסופים חפחחו אח שעריכם. מי ירצה ללכת לעברד במסופים מחוץ ידיעה שבכל רגע שיהיה שפל בנמל מקומו לא קיים עוד.

הקונפליקט הכי גדול שיש אצלי זאת החשובה לשאלה של חה"כ לבנבראון האם הפועלים אשמים או לא. חלק גדול מצי"ם הוא כבעלות ההסדרות. היא הקימה פירמה שצריכה להחזיר בפועלי הנמל. הפועלים צריכים לדעת במי לבחור. ההסדרות עושה להם בעיות ואיננה בותרת בעיות.

א. זילברברג:

אני חושב שהשיבה החחלקה לשני חלקים: חלק ראשון שמענו גורמים שיש להם קשר עם הנושא. והם הצליחו להסביר את עצמם טוב ולהעמיד את הזולת במצב לא נוח. אני רוצה להגיד לכל אלה שהופיעו היום שהם חייבים לדעת שלא מספיק שהם הצליחו להעלות את הנושא אלא הם חייבים להתכופף ולתת חשובה לנושא. אי אפשר להחייחם לפועל אחד כך ולפועל שני כך. הקימו מפעלים והשקיעו בהם הרבה כסף, הרבה מאמץ וצריך להחייחם בזהירות לנושא. יש למצוא פשרה בעניין זה.

חריש:

ישנן כאן שתי בעיות: האחת לטווח ארוך יותר הנובעת ממדיניות סותרת של הממשלה לגבי גורמים ציבוריים. יש פה מדיניות סותרת כלפי רשות הנמלים מצד אחד וכלפי צי"ם שזה גם כן גורם ממשלתי. אני מוכרח לומר שהחרשתי שרשות הנמלים לא קיבלה את מדיניות הממשלה בעניין זה.

יש כאן כמה בעיות: (1) בעיה רצינית של אבטלה. עלולה להיווצר בעיה של אבטלה באשדוד. כי כאשר מעורב כלל בעניין והיא שוחפה לצי"ם ולכלל יש באשדוד יותר מלקוח אחד, לא צריך להחלים מהסכנות לגבי החגובה שעלולה להיות במידה שיהיו סכסוכים עם כלל.

היתה הערה של מר לוינסון שמכולוח מדלת לדלת בין שניתנות בנמל ובין שיוצאות - אין לנושא הזה שום השפעה על רמת החסוקה בנמל אשדוד. אם אמנם זה נכון זה יכול להיות מפתח לפתרון של העניין. זה שלנמל יהיו הפסדים בצורה זו או אחרת - מדינת ישראל איננה יוצאת נקייה. אבל אם אין פגיעה בפועלים אז צריך לחפש את נקודת המוצא עד שהוועדה הציבורית תחליט לעבוד. השאלה אם בדבר הזה יש פתרון?

הי"ר י. הרביץ:

ניסינו כולנו ככל הכח למחן את הטון ולמצוא מוצא. אני מצטרף להצעתו של חה"כ גרופר. אני רוצה להעלות את דעתי בכמה משפטים.

משרד התחבורה או הממשלה או ועדה שרים לעניני כלכלה עושים דבר ושני צעדים לאחר מכן לא יודעים מה לעשות - זהו דבר אופייני. הממשלה מחליטה על משהו טוב או רע, אבל אם עשיתם אל תנהגו בנוהג הקבוע ותנסו לברוח מכיון שזה מרגיז מישתו. אם נעשה דבר לא נכון אז את הוועדה הזאת הייתם צריכים לקיים תודם. במיוחד כאשר פועלי הנמל החרו על כך בזמנו.

היו"ר י. הורביץ:

גם אני אומר מה שאמר חה"כ מודעי. אמרו לעובדים דבר אחר ומחליטים דבר אחר. לוא הייתי בעל המפעל של פרדס סינדיקט הייתי הולך קשה מאד עם הממשלה. והייתי מבקש לאפשר לי לעבוד.

א. רמז:

לגבי "ארדו" בכלל לא הגיעו לוועדה שרים אלא קיבלו החראה ברורה שזה עלול לקרות וזה על

אחריוחם המלאה.

היו"ר י. הורביץ:

יד ימין אינה יודעת מה שיד שמאל עושה. נתנו כסף למפעל, הוא הוכר כמפעל מאושר - הוא עבר

אח כל ההליכים של הקמת מפעל.

מנהלי המפעלים האלה מעונינים ביחסים הוגנים עם הממשלה ולא דרך בחי-משפט. הכוונה היא בשלב זה ללכת להסדר ביניים והוא שכל אחד ישאר בעמדתו ויתן אפשרות לוועדה הציבורית לברר את כל הנושאים ~~מאידך~~ יסודי.

הוחלט:

- (1) העובדים ישתפו פעולה ולא יתנגדו להעברה מהנמל אל מסופים שמחוץ לנמל (כולל "אוברסיז") של מכולות שנועדו מראש, על פי הניירת המלווה אל המסוף האמור, או אשר הכעלים שמטעניהם נארזו במכולה ביקשו העברתן למסוף מדלת לדלת.
- (2) העובדים רושמים לפנייהם ~~ל~~ הפעלה חקינה של הסדר זה לגבי הוצאת מכולות מהנמל ואליו, רשות הנמלים חכנס לברור עם הגורמים הנוגעים בדבר, על-מנת למצוא דרך שמדיניות פיתוח מסופי המכלה לא חפגע בזכויות העבודה והעדיפות של עובדי הנמלים.

הישיבה ננעלה בשעה 16.00