

פרוטוקול מס' 97
מישיבת ועדת הכלכלה
יום חמישי, כ"ה באדר ב' התשנ"ז (3 במרץ 1997), שעה 11:00

<u>נכחו:</u>	<u>חברי הוועדה:</u>	אלי גולדשמידט - היו"ר צבי הנדל
<u>מוזמנים:</u>		
		הרב יצחק לוי - שר התחבורה
		נחום לנגנטל - מנכ"ל משרד התחבורה
		עו"ד מלי סיטון - סגנית יועץ המשפטי, משרד התחבורה
		יאיר פלח - סמנכ"ל תכנון וכלכלה, משרד התחבורה
		יואל נווה - אגף תקציבים, משרד האוצר
		בטי בלושינסקי - ממונה על תעסוקת עובדים בצה"ל, משרד הבטחון
		תא"ל שלמה מרקל - ראש מספן ציוד בחיל הים, משרד הבטחון
		גבי קדוש - ראש העיר אילת
		אבי אזולאי - מזכיר מועצת פועלי אילת
		אלברט אברג'ל - מועצת פועלי אילת
		פיליפ אזרד - מועצת פועלי אילת
		שמעיה ויצמן - מועצת פועלי אילת
		אבי זמיר - מועצת פועלי אילת
		יוסי ליפשיץ - מועצת פועלי אילת
		בן ציון אלפרדו - הסתדרות מרחב אילת
		מיקי הופמן - מנהל דיזינגוף אילת
		מיקי קפנר - רמ"ח כספים, רשות נמלים ורכבות
		אלי מזרחי - רמ"ח כ"א, רשות נמלים ורכבות
		חיים רייטן - מזכיר האיגוד בהסתדרות, רשות נמלים ורכבות

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: תמר פוליבוי

סדר-היום: 1. נמל אילת, מספנות חיל הים, תמנע ומפעלי התעשייה באילת.

נמל אילת, מספנות חיל הים, תמנע ומפעלי התעשייה באילת

היו"ר אלי גודשמידט:

אני פותח את הישיבה. במסגרת ועדת הכלכלה קיימנו דיון בנושא העיר אילת, וכמו-כן ביקרנו בעיר. הקדשנו זמן רב מאד לדיון בבעיות תושבי העיר אילת. הסיכום בזמנו היה שנקיים ישיבה נוספת, ואכן החלטנו לקיים ישיבה זו היום.

נפתח בנושא מספנת חיל הים באילת, ואחר-כך נעבור לבעיות הנמל עצמו. פניתי לשר הבטחון בעקבות ביקורנו במספנת חיל הים, ואני ממתין לתשובתו.

בטי בלושינסקי:

אני מייצגת את משרד הבטחון ואת עמדת מנכ"ל משרד הבטחון. לאור הקטנת צי חיל הים באופן משמעותי, איננו רואים צורך או מקום לקיים שתי מספנות. לפיכך, נערכה עבודת מטה במשרד הבטחון, אשר תכליתה כוללת בין השאר מציאת תעסוקה לעובדי המספנה, וזאת בשלוש דרכים:
(א) העברת קבוצת עובדים למספנת חיל הים בחיפה;
(ב) קליטה, או העברת קבוצה שנייה של עובדים למיתקנים אחרים של צה"ל במרחב אילת;
(ג) לקבוצה קטנה נוספת תוצע פרישה מוקדמת לפנסיה בתנאי 65.

בנוסף לכך נשקלת האפשרות להציע למספר קטן של עובדים להישאר בחיל הים באילת, ולשמש כחלק מפלגה טכנית במקום. הנושא נמצא כיום במגעים ובמשא ומתן עם יושב ראש ארגון עובדי צה"ל וכן עם מזכיר מרחב מועצת פועלי אילת. התכנית כולה תוצג בהמשך לאישור שר הבטחון.

היו"ר אלי גודשמידט:

האם אין זו עמדת שר הבטחון?

בטי בלושינסקי:

לא, זוהי עמדת מנכ"ל משרד הבטחון.

גבי קדוש:

האם זוהי עמדת המנכ"ל או המטה?

בטי בלושינסקי:

זוהי עמדת המנכ"ל.

גבי קדוש:

מה תהיה עמדת המטה וחיל הים, אם שר הבטחון יקבל החלטה שלא מפרקים את המספנה?

בטי בלושינסקי:

כאשר שר הבטחון, המהווה סמכות עליונה שלנו, מקבל החלטה, ההחלטה מחייבת.

גבי קדוש:

כן, אך מישהו צריך "להזין" אותו.

בטי בלושינסקי:

אנו "מזינים" בעובדות הידועות לנו, ושאנו אחראים עליהן.

גבי קדוש:

אנו רוצים להזמין את השר לאילת להתרשם מקרוב בעניין.

בטי בלושינסקי:

לא ירדנו לרמת הפרט בנושא העובדים מתוך סיבה ברורה. מזכיר ארגון עובדי צה"ל פנה אל שר הבטחון, נפגש עמו, וביקש ממנו שיסייע בנסיון שלא לסגור את המספנה. מתוך כבוד למזכיר ומתוך מערכת יחסי עבודה הוגנת וטובה עמו, לא ירדנו ולא נכנסנו למשא ומתן בפרטים, או בתנאים כאלה או אחרים בשלב זה. כאשר תתקבל החלטה, היא תחייב אותנו.

היו"ר אלי גודשמידט:

מהי תגובת חיל הים?

שלמה מרקל:

תגובת חיל הים לא השתנתה.

היו"ר אלי גודשמידט:

מהי העלות המוערכת לשנה של אי סגירת מספנת חיל הים?

שלמה מרקל:

24 מיליון שקל. בדיון הקודם דובר על 17 מיליון שקל, כי דיברנו רק על שכר.

גבי קדוש:

האם הנתונים שהוצגו מתייחסים לעלות אחזקת המספנות באילת לעומת מה שהיא מייצרת? יש לזכור שהמספנה גם מכניסה כספים.

היו"ר אלי גודשמידט:

שאלתי כמה כסף ייחסך למערכת הבטחון כתוצאה מסגירת מספנת חיל הים.

שלמה מרקל:

אני ממליץ שנאמץ את הדברים שאמרתי בדיון הקודם, ועל משרד האוצר לקבוע את עמדתו בנושא הכספים.

יואל נווה:

קשה לי להגיד לך תשובות בצד הכספי.

היו"ר אלי גודשמידט:

האם עמדת חיל הים לגבי החסכון המשוער אינה כעמדת האוצר?

שלמה מרקל:

בדיון הקודם הוצגה טבלה, שהראתה את ההוצאות השוטפות ואת העלויות - כולל עלויות פיטורים ופרישה מוקדמת - של מספנת חיל הים באילת. לפי הטבלה ייחסכו כ- 18 מיליון שקל לשנה, במחירי 1997, כתוצאה מסגירת מספנת חיל הים באילת.

היו"ר אלי גודשמידט:

מר נווה, בהנחה שנציג חיל הים נותן הערכה כזו, מה עושים עובדי משרד האוצר כתוצאה מהערכה כזו? האם אתם בודקים אותה ונותנים הערכה משלכם?

יואל נווה:

איני בקיא בנתונים. אבדוק אם נמצא נייר העוסק בעניין, ואדאג להעבירו אליכם.

יוסי ליפשיץ:

נציג חיל הים דיבר על הוראה לצמצם את ההוצאות ב- 70 מיליון שקל.

פיליפ אזרד:

30 מיליון שקל.

יוסי ליפשיץ:

הוא טען שהוחלט לצמצם את מספר עובדי המספנה באילת בגלל המצב הגיאופוליטי החדש שנוצר.

היו"ר אלי גודשמידט:

אני מעריך מאד את פעילות ועדת הכלכלה, אך אין זה פורום שיעסוק בבעיות גיאופוליטיות, שכן אין זה תפקידה. אני מציע לכם להיפגש עם יושב ראש ועדת חוץ ובטחון, חבר-הכנסת עוזי לנדאו. תפקידה של ועדת החוץ והבטחון הוא לא לדון בהשלכות הכלכליות, אלא בהשלכות המדיניות והבטחוניות, של סגירת מספנת חיל הים באילת.

יוסי ליפשיץ:

אך אני מדבר על ההשלכות הכלכליות. מבחינה כלכלית, כמה יעלה להקים מחדש את המספנה, לכשיצטרכו?

גבי קדוש:

זוהי החלטה נמהרת, הבאה למלא את הוראה שהיא סכום ויעד. אפנה לוועדת הכלכלה בעניין זה, ולא אפנה באופן ישיר לחיל הים או למשרד הבטחון. ועדת הכלכלה צריכה גם לעשות חישובים מבחינת המשק הלאומי, רווח והפסד, כדאיות, יצירת מקומות תעסוקה ומהי העלות של כל עובד. ב"אינטל" הושקע כסף כה רב בעבור מאתיים עובדים, ובמקרה זה מדובר בעובדים קיימים ובמפעל קיים. הדבר כרוך בתשלום אבטלה לעובדים למשך כל חייהם, או בתשלום פנסיה. ניתנה החלטת לקוח, ונוצר מצב שלקוח מנהל את הדברים בנושא הכלכלי ובמשק הלאומי.

יש למצוא דרך שהמספנה תהיה ריווחית, ולא רק שחיל הים ישתמש במספנה. יש לפתח את המספנה בכיוונים כלכליים ואזרחיים, וכמו-כן על חיל הים להמשיך להיות לקוח. אלה הדברים שאני עומד להציג בפני שר הבטחון. יש לומר לו שבאילת יש עבודה רבה במספנה, ושלבד בסטילים ובספינות המלחמה, יש גם עבודה בספינות השלום. חייבים לבנות מודל כלכלי לעניין זה, וזהו תפקידה של ועדת הכלכלה.

אבי אזולאי:

כמזכיר מועצת פועלים איני יכול להתייחס לשיקולים הכלכליים של חיל הים. דאגתי העליונה היא להמשיך פרנסת העובדים, ובמספנה יש מקור פרנסה לעובדים. לפני חמישה חודשים הכריזו על סגירת המספנה באילת, וכדי להמשיך את קיומה של המספנה קיימנו דו-שיח ותכתובות, מדרגת ראש הממשלה ועד לחברי-הכנסת.

השטח תוסס מאד, והאנשים הנוגעים בדבר נמצאים במצב של חוסר ודאות. עד היום לא הגיעו אלינו הצעות ממשרד הבטחון או מחיל הים לגבי חלופות אפשריות.

דיון נוסף בוועדת החוץ והבטחון עשוי להועיל לנו.

היו"ר אלי גודשמידט:

זה רק לגבי השאלה הגיאופוליטית, איני מדבר עתה על השאלה הכלכלית.

פיליפ אזרד:

לגבי הנתונים המספריים שניתנו על החסכון כתוצאה מסגירת המספנה, מהן הוצאות המספנה והכנסותיה בפועל? עלינו לדעת בדיוק מהו הרווח וההפסד שבסגירת המספנה. יש לזכור, שכתוצאה מהסגירה "יעלו" כלי שיט צבאיים מאילת לחיפה, ולכן גם תהיה הוצאה כספית. האם הדבורים לא יעלו לחיפה?

שלמה מרקל:

נכון להיום - וזה השינוי שחל מזה הרבה שנים - אין סטילים באילת, ויש לזה הסברים שאפשר לקבלם משר הבטחון. לצורך דבורים צריך פלגה טכנית, שאפשר לקרוא לה מספנה קטנה, ובה יהיו כ-25 איש בקבע ובאזרחי. לכן, כוונתנו לצמצם את המספנה לגודל של פלגה טכנית, ולתת שרות מלא לכל הדבורים.

היו"ר אלי גודשמידט:

האם המספנה היום נותנת שרותים רק לדבורים?

שלמה מרקל:

מעבירים סטילים מהצפון לאילת בכדי לתקנם, ואז מעבירים אותם בחזרה לצפון. איני מופקד על הנושאים האזרחיים.

היו"ר אלי גודשמידט:

השר יצחק לוי ומר נחום לנגנטל, האם ניתן ליצור פורום משותף בין המנכ"לים של משרד התחבורה, של משרד התיירות ושל משרד הבטחון? יש למצוא פתרון יצירתי, שמשאיר את התשתית של המספנה ואת הטיפול בה באילת, כאשר יש לקחת בחשבון שפעילות חיל הים במספנה תצטמצם.

נחום לנגנטל:

קיימת ועדת מנכ"לים בנושא מפרץ אילת, כאשר מנכ"ל משרד הבטחון לא משתתף בה, אך אפשר לצרף אותו לוועדה.

גבי קדוש:

מר נחום לנגנטל, עלינו להכין חומר לדיון בוועדת המנכ"לים, ונביא את הנושא לחברי הוועדה בעזרת חומר רקע. על נציגי משרד האוצר להגיע לוועדה מוכנים.

יצחק לוי:

יש לדעת שהגורם המרכזי כאן הוא משרד הבטחון.

היו"ר אלי גודשמידט:

חברי ועדת הכלכלה פונים לשר הבטחון ומבקשים ממנו, שהחלטה לגבי עתיד מספנת חיל הים באילת לא תתקבל על-ידו בטרם קיום דיון ועדת המנכ"לים לעניין מפרץ אילת. מנכ"ל משרד הבטחון יוזמן לוועדת המנכ"לים, ושם תישקל האפשרות לשלב פעולות אזרחיות של טיפול ביכטות, או באניות אחרות, במסגרת מספנת חיל הים באילת, וזאת כדי למנוע את סגירתה.

בטי בלושינסקי:

יש לשלב פעילות אזרחית במספנה.

גבי קדוש:

יש לפתוח את המספנה לפעילות אזרחית על-מנת להבטיח את כלכליותה.

שלמה מרקל:

איני מבין, אלה אותם לקוחות.

גבי קדוש:

חיל הים יהיה לקוח של המספנה, ואנו נביא לקוחות נוספים.

אבי אזולאי:

היעד הוא ביצוע שיפוצים ביכטות, ולא רק מתן שרותי הספנה, במספנה באילת.

בטי בלושינסקי:

איפה מתבצעים היום התיקונים?

אבי אזולאי:

בתוך שטח המספנה.

יצחק לוי:

משרד התחבורה מוכן להרתם למאמץ, אך יש לזכור שהעניין נוגע בעיקר למשרד הבטחון ולמשרד האוצר. אין אפשרות למשרד ממשלתי להורות לבצע שיפוצים במספנה זו או אחרת, שכן זהו עניין מסחרי בלבד, שבו אנשי המספנה צריכים לפנות בהצעות מושכות ובמחירים נוחים.

אבי אזולאי:

עובדי המספנה לא שיפצו את היכטות עד היום, מכיוון שעד היום המדיניות היתה שאין לשפצן.

אבי זמיר:

משרד הבטחון אינו "מתעסק" עם גורמים אזרחיים בגביית כספים, והכסף מגיע לרשויות הנמל. אנו נותנים את שרות ההספנה כולל כל השרותים הנלווים.

בטי בלושינסקי:

ביוזמה אישית שלי אומר שמתנהלת כאן יוזמה מקרב מועצת פועלי אילת, אולי לגיטימית מבחינתם, להעמיד עובדות בפני מערכת הבטחון ובפני מספנות חיל הים לשנות את ההחלטה בדבר עתיד המספנה, או את ייעודה. הצגתי פתרון לעובדים.

היו"ר אלי גודשמידט:

זה לגיטימי שחברי ועדת כלכלה של הכנסת מנסים למצוא פתרון, שמצד אחד יאפשר למספנה להמשיך להתקיים ולשמש מקור פרנסה לתושבים באילת, ומצד שני יבדוק שהמספנה מסוגלת לעמוד על רגליה מבחינה כלכלית. אנו מכירים את הפתרונות של פיצויים ושל פרישה מוקדמת, וכדי לאשר פתרונות אלה, איננו זקוקים לוועדת הכלכלה. אם עד היום היה נוהל בחיל הים שלא עוסקים בנושא של יכטות, בגלל שזה עניין מסובך, או בגלל שצבא לא עוסק בדברים כאלה, יתכן שחברי ועדת המנכ"לים, מתוך ראייה את עניין אילת כדבר לאומי וחשוב, ימצאו פתרון כלשהו.

אלברט אברג'ל:

בעיר אילת יש בעיה מיוחדת, שכן היא אינה ממוקמת במרכז הארץ.

היו"ר אלי גודשמידט:

אני רוצה להודות לנציגי חיל הים ומשרד הבטחון על השתתפותם בדיון.

אני מבקש להודות לשר התחבורה ולמנכ"ל משרדו, שהגיעו לכאן לעסוק בנושא נמל אילת, והעובדה שהם עשו זאת מעידה על החשיבות הרבה שהם רואים בנושא, ויש להודות להם בשם הוועדה על כך.

אדוני השר, הדיון הקודם שקיימנו בוועדת הכלכלה על-פי בקשתו ויוזמתו של ראש העיר, מר קדוש, היה דיון מקיף. זמן קצר לאחר הדיון, חברי הוועדה יצאו לסיור באילת, וחלק גדול מהציבור שנפגשנו עמו באילת, נמצא כאן היום. ביקרנו בנמל אילת, והבנו את הבעיות הקיימות. כמו-כן דנו בנושא הרכבת, בבעיית שדה התעופה ובדברים נוספים, הקשורים לאחריות משרדך, אך אנו מתמקדים היום בנושא נמל אילת.

כל שינוי במצב התעסוקתי בכל מקום בארץ הוא דבר טראומתי, אך במרכז הארץ קיימת האפשרות לעבור ממקום למקום, שכן המרחקים קטנים ומקומות התעסוקה נמצאים בנגישות מיידית מאד. אילת היא המקרה היחיד של ניתוק פיסי מוחלט ממרכז הארץ, מלבד מקומות, כמו: מצפה רמון, ירוחם ודימונה, שקרובים יותר למרכז הארץ. כאשר מודיעים למשפחה אילתית שאין לה יותר מקור פרנסה בנמל, התוצר הרלוונטי הוא אחת משתי אפשרויות: או שהעובד הופך למובטל, או שעליו להעתיק את מקום מגוריו למקום אחר במרכז הארץ.

ענף התיירות משגשג מאד בעיר, אך הוא הופך את העיר הזו לעיר חד מימדית מבחינת איפיון התעסוקה. פרנסי העיר רוצים לגוון את מקורות התעסוקה, גם בתעשייה וגם בשרותים אחרים, והדוגמה המרכזית לכך הוא נמל אילת, ולכן מבחינת העיר ותושביה, יש בעיה יחודית מאד לאילת.

מצד אחד יקר למספנת חיל הים "להוריד" סטילים לאילת, אך יש לזכור שעד פתיחת תעלת סואץ היה זה פתח הנמל היחידי, ושעל בסיס זה פרצה מלחמת ששת הימים. איני פועל בניגוד לתפיסה של שוק חופשי, של תחרות ושל פעילות כלכלית, אך עדיין קיימים מקומות במדינת-ישראל, שאיננו מפעילים בהם כללי שוק חופשי מוחלטים, כפי שקורה בקו העימות בצפון. גם אילת צריכה לקבל מעמד כלשהו בהיבט הזה. נמל אילת ירד לרמת פעילות נמוכה מאד, שהופכת אותו לגבולי מבחינת היכולת התפקודית שלו, והדבר מאיים מאד על התעסוקה הקיימת ועל נושא הרחבת הנמל.

החלטת ממשלה מספר 2717 בתאריך 12.04.92 היתה כדלהלן: "א) נמל אילת מהווה נכס לאומי אסטרטגי ומפעל חיוני לעיר אילת, וקיים אינטרס לאומי בשמירת כשירותו והיקף סחר החוץ העובר דרכו; ב) הממשלה תשקול הפעלת צווים מנהליים לוויסות מטענים דרך נמל אילת, במידה שבעלי המטענים יעדיפו, למרות הסיבסוד, להשתמש בנמל הצפון. במקרה זה אף תשקול הממשלה ביטול הסיבסוד בד בבד עם הפעלת הצווים המינהליים".

שתי החלטות אלה לא מקויימות. קיימות תקנות שבזמנו נתנו עדיפות לנמל אילת מבחינת החובה לפקוד אותו באניות של המזרח הרחוק, אך הן בוטלו. משרד האוצר ונציגיו שהשתתפו בדיונים הקודמים, התנגדו התנגדות חד משמעית להחזיר תקנות אלה.

גבי קדוש:

אני גאה לספר עד כמה נרתם שר התחבורה לטפל בבעיות העיר אילת בנושאים שהם בתחום משרדו.

עובדי הנמל מועסקים לפי החלטת הממשלה, שכן הנמל הוא השער הדרומי של המדינה, אך הם מספיק הגונים לומר שאינם רוצים לשבת בחוסר תעסוקה. חוסר התעסוקה שלהם יוצר גם חוסר תעסוקה בקרב חברות ובקרב גופים, ש"ניזונים" מהנמל, אם בצורה ישירה, ואם בצורה עקיפה.

העיר אילת עוברת שינוי כלשהו מבחינת האוכלוסייה, מספר תושביה גדל ומצטרפת אליה אוכלוסייה נוספת. לפני שלוש שנים היו 32,000 תושבים, והיום יש 48,800 תושבים. רוב התושבים שהגיעו אינם עובדי תמנע, או רשות הנמלים, אלא בעיקר עובדי המלונות. יש חשיבות רבה למירקם האוכלוסייה, העובדת בנמל ובמספנות, שכן עובדים אלה חיים בעיר למעלה משלושים שנה.

יצחק לוי:

כמה משפחות מתפרנסות מן הנמל?

גבי קדוש:

מאתיים משפחות מתפרנסות באופן ישיר מן הנמל. בעבר עובדי השרותים היוו אחוז קטן מאוכלוסיית אילת, ואילו היום המצב הפוך לגמרי. בהציגנו את הדברים, גם באנו בהצעות. איננו רק מציגים את הבעיה ומבקשים סיבסוד, אלא אנו חושבים שעל הדברים להיות כלכליים. אך לעתים המדינה צריכה להבין שסיבסוד הוא כמו מענק שניתן לכל תעשייה או לכל מפעל שמבטיח להביא עובדים, או להוריד את אחוז האבטלה.

אנו פותרים למדינה את בעיית התעסוקה בדימונה ובאופקים על-ידי קליטת עובדים ממקומות אלה בענף המלונאות באילת. תרומתנו למשק הכלכלי בפיתוח התיירות היא אדירה, והסיבסוד לא צריך להיות נקודתי ולהשליך ישירות על הנמל. אם המדינה מחזקת את הנמל בכסף, היא מחזקת את העיר אילת. יש לראות את העיר כמשק כלכלי אחד סגור, בגלל הניתוק והמרחק.

אם תהיה פגיעה במירקם האוכלוסייה העובדת בנמל, במספנות, בתמנע ברשות הנמלים ובמקומות בהם נמצאים התושבים הוותיקים והחזקים, תהיה פגיעה בתיירות ובכל תחומי החיים בעיר. לא יצטרפו תושבים חדשים לעיר, כי יהיה חינוך פחות טוב, יהיו יותר תיקי רווחה, והחיים יהיו אחרים לגמרי. חברי מועצת פועלי אילת, שיושבים בוועדה, תומכים בעיר מבחינת המירקם החברתי, הפעילות הוולנטרית והמעורבות שלהם בצורה חזקה מאד. אם תוציא את מעורבותם, נקבל תושבים ארעיים שלא מעורבים ולא מחזקים את העיר. חוסנה של עיר היא כלכלה בריאה מכל ההיבטים.

היום העיר אילת מכניסה למדינה בצד התיירותי 350 מיליון דולר בשנה, שזה סכום מכובד, העולה מדי שנה, כי אנו מוסיפים מספר חדרי מלון. כמו-כן אנו מביאים להורדת אחוזי אבטלה במקומות אחרים. באילת יש אפס אחוז אבטלה, אך בנושא אחד שהוא תיירות בלבד.

הייתי רוצה שאילת תתפס בממשלה כחידה כלכלית אחת, ולכן אמרתי קודם לכן בדיון שאפשר לשלב בין נושאים צבאיים ואזרחיים, כי אם יש השקעה, כדאי לנצלם לדברים אחרים. זוהי הסיבה שהוקמה ועדת המנכ"לים, על מנת לראות אסטרטגית במכלול אחד את כל הדברים.

נחוצים לנו כמה צווים או החלטות ממשלה. אם נמל אילת יוכר כנמל בית בנושאים, כמו: כל הסחורות שמגיעות מן המזרח הרחוק יבואו רק דרך אילת, או חברות חדשות שמעוניינות להגיע לארץ. יש לתת צידוק למשכורות שמקבלים מאתניים עובדים אלה, וכך מאתניים עובדים אלה יתנו עבודה לעוד אלף עובדים.

בעבר היתה מדיניות של העירייה "להוריד" את הנמל, ובמקומו לבנות בתי מלון. אין תכניות כאלה היום, ביטלנו אותן, כי הבנו כמה חשוב הנמל לעיר מבחינת המירקם והנושא החברתי. אנו מוכנים "ללכת" עם הנמל על שטחים בעורף לפיתוח מוניציפלי, בחלק משטחי העורף. אנו יושבים עם הנמל ועם רשות הנמלים כדי לפתח תכנית שתהיה כדאית מבחינה כלכלית כגורם הכנסה נוסף לרשות הנמלים, אבל אסור שיקרה מצב שבצד אחד נלך לשינויי טאבה לאורך הנמל, ובצד אחר יעשו פעולות סמויות. יש מגמה, שברורה לי לפחות בחמש השנים האחרונות, של רשות הנמלים לסגור את הנמל.

במועצת המנהלים של רשות הנמלים יושבים בעלי עניין: "צים" וסוכני המכס. לא יתכן שחברה שהופרטה היא חלק מרשות הנמלים, והיא מקבלת החלטות החשובות לעיר ולמשק הכלכלי מתוך אינטרס של החברה עצמה. זהו דבר שצריך להשתנות. על מועצת המנהלים להיות מורכבת בצורה אחרת, ואיני צר עין. לא יתכן שמנכ"ל "צים" משתתף במועצת המנהלים, ולא אחד מראשי הערים שבהן נמל.

יצחק לוי:

משתתף ראש עיר שיש בה נמל במועצת המנהלים.

גבי קדוש:

ראש עיר אחד, אך יש שלוש ערי נמל.

יצחק לוי:

הוא מייצג את שלושת הערים.

גבי קדוש:

הוא מייצג את הנמל שלו.

יצחק לוי:

כך גם לגבי "צים".

גבי קדוש:

אך "צים" היום אינה חברה ממשלתית.

אבי אזולאי:

כבוד השר, אנו מדברים כרגע על תעסוקה ל-196 איש, שעובדים 10 או 12 יום בחודש. אם תיכנסנה שתי אניות בחודש לנמל, תיפתר בעיית התעסוקה העכשווית, ואיני מדבר על הרחבה ועל הכנסת בני עובדים, כפי שקורה בנמלים אחרים.

יצחק לוי:

באופן כללי, יחס משרד התחבורה לעיר אילת הוא יחס שנותן עדיפות לעיר, וראש העיר ציין זאת גם בדבריו. הדבר נכון לא רק בנושא הנמל, אלא גם בנושאים אחרים, כמו: תעופה אווירית ועקבה-אילת. אנו נמצאים בחזית אחת מול גורמים אחרים בממשלה, ובינתיים ההחלטות שהתקבלו היו החלטות נכונות. אני רואה בשמחה את הצדדים בהם אילת מתפתחת, ובדאגה את הצדדים בהם יש קשיים באילת. אני משתדל ללוות את ראש העיר, לפחות בכל הנוגע למשרד שלנו.

נושא הנמל צריך להיות נדון בראייה הכוללת של שתי מערכות: מפרץ אילת וכל נושא רשות הנמלים. ההערה שנאמרה לגבי רשות הנמלים נכונה. משרד התחבורה עומד להגיש הצעת חוק לשינוי מבנה הרשות. אני מבקש שדברים אלה יהיו חלק מהדיון על מפרץ אילת בוועדת המנכ"לים. נמל אילת כבר היום מסובסד בהרבה כסף, ולו לא היה הסיבסוד לנמל אילת, הנמל היה נסגר. אתם דורשים להגדיל את הסיבסוד. כאשר מדברים על סיבסוד ד' ו-ה', על הורדת אגרות, על הזרמת כסף, או על מתן הנחות אחרות לייבואנים ולייצואנים כדי למשוך אותם לנמל אילת, אלה ענייני סיבסוד.

אלברט אברג'ל:

אפשר להטיל מסים על סחורות.

יצחק לוי:

משמעות הדבר תהיה שהאיש מאופקים ישלם יותר עבור דבר שיקנה כדי שעובד מנמל אילת לא יפוט. הטלת מסים היא דרך לפטור את כל הבעיות התקציביות, אך הממשלה הזאת החליטה שהיא לא הולכת בדרך זו, כי הטלת מסים היא פתרון לאילת, אך בעיה לעיר נתיבות. יש החלטות משרד תחבורה והחלטות ממשלה קודמות שאינן מקויימות, ולשם כך באה הממשלה.

יש לקחת בחשבון שאם השלום עם ירדן ילך ויתחזק, המהלך שאנו הולכים לקראתו הוא נמל תעופה משותף, שיכול להתפתח גם לשרותים ימיים משותפים. מדיניות ממשלת ישראל היא ללכת לקראת שלום שיש לו היבטים כלכליים משותפים עם ירדן. לצורך כך הוקמה ועדת מנכ"לים בראשות מנכ"ל משרד ראש הממשלה, שיעביר למנכ"ל משרד התחבורה נושאים מסויימים לטיפול. יש לבחון בחינה כוללת את מפרץ אילת.

על דברים אלה להיות חלק מהדיון של הוועדה, ואנו נדון גם בעניין המספנות. איני מוכן לומר היום שאתן תשובה חיובית על אף אחת מן הנקודות בהן דנו, אך איני רוצה לתת גם תשובה שלילית.

היו"ר אלי גודשמידט:

מר לנגנטל, האם יש לוח זמנים לקיום ישיבת ועדת המנכ"לים?

נחום לנגנטל:

עלי לדבר על כך עם מנכ"ל משרד ראש הממשלה.

היו"ר אלי גודשמידט:

האם אנו יכולים לקבוע תאריך יעד בו נקבל מסקנות או המלצות ביניים של ועדת המנכ"לים?

נחום לנגנטל:

בין חודשיים עד שלושה חודשים מהיום.

גבי קדוש:

חשוב לנו לדעת מהי עמדת משרד התחבורה בעניין.

יצחק לוי:

עמדת משרד התחבורה היא לא לסגור את נמל אילת, בניגוד לעמדת העיר אילת בתקופות מסויימות. עמדת העיר אילת משתנה, ויש לנו נייר אחד שאומר שיש לסגור את הנמל ולבנות במקומו מלונות, כדי להביא לפריחת העיר, ונייר אחר האומר דברים הפוכים. עמדת משרד התחבורה, כעמדת הממשלה, היא שהנמל מהווה עמדה אסטרטגית, שאין לסגור אותה.

ההיבטים, הכדאיות הכלכלית והיכולות של הממשלה לסבסד ולחייב ייבואנים וייצואנים יידונו בוועדת המנכ"לים. היום קשה מאד לחייב ייבואן וייצואן, והדרך היחידה היא למשוך אותו, והשאלה היא עד כמה הממשלה יכולה לתת כספים.

אלברט אברג'ל:

כבוד השר, בתור יושב ראש ועד עובדי נמל אילת אני שמח שאני נפגש אתך בוועדה, אך הייתי שמח יותר לו היית מגיע לנמל אילת ללא מגבלת זמן. אני מעריך מאד את חבר-הכנסת אלי גולדשמידט שלקח נושא זה כפרוייקט. הייתי רוצה שגם אתה תיקח זאת כפרוייקט, שכן משפחות העובדים נמצאות במצב קשה מאד.

היו"ר אלי גולדשמידט:

איני חושב שיש אדם היושב בחדר זה, שיש לו רגישות חברתית יותר מאשר לשר.

גבי קדוש:

כבוד השר, כאשר דיברתי על עניין הרכב מועצת המנהלים, התכוונתי לכך שחברת "צים" שינתה את כל מסלול האניות שלה בעולם, והיא אינה פוקדת יותר את נמל אילת, וזהו הדבר שיש לשנות. אין זה מפני שלא כדאי לה מבחינה כלכלית לעבור דרך נמל אילת, אלא מפני שכדאי לה יותר לא לעבור דרכו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מבקש להתנצל בפני האורחים שלא ניתנה להם רשות דיבור, אך היתה להם הזדמנות לומר את דבריהם בדיונים הקודמים.

נשמעה כאן הצהרה חשובה מאד משר התחבורה, ולהצהרה של שר תחבורה שנאמרת בפורום של ועדת כנסת יש משקל רב מאד. ההצהרה היא שעמדת משרד התחבורה היא לקיים את נמל אילת.

מנכ"ל המשרד אמר שבתחילת חודש יוני יגיעו אלינו המלצות ביניים, דו"ח ביניים, ואולי אפילו מסקנות של חברי ועדת המנכ"לים לגבי ההצעות שלכם שהוגשו. אני מקבל את דברי שר התחבורה, שאין הוא יכול לתת כרגע תשובות קונקרטיות. הוא נתן הצהרה שהוא בעד שמירתו וקיומו של נמל אילת בתור תפיסת עולם. מתפיסת עולם זו תיגזר עמדת נציגו בוועדת המנכ"לים לגבי מציאת הפתרונות, וזה כבר מהלך חשוב. יש התקדמות בנושא מאבקכם, כולל בנושא המספנה.

תודה רבה, ישיבה זו נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12:00