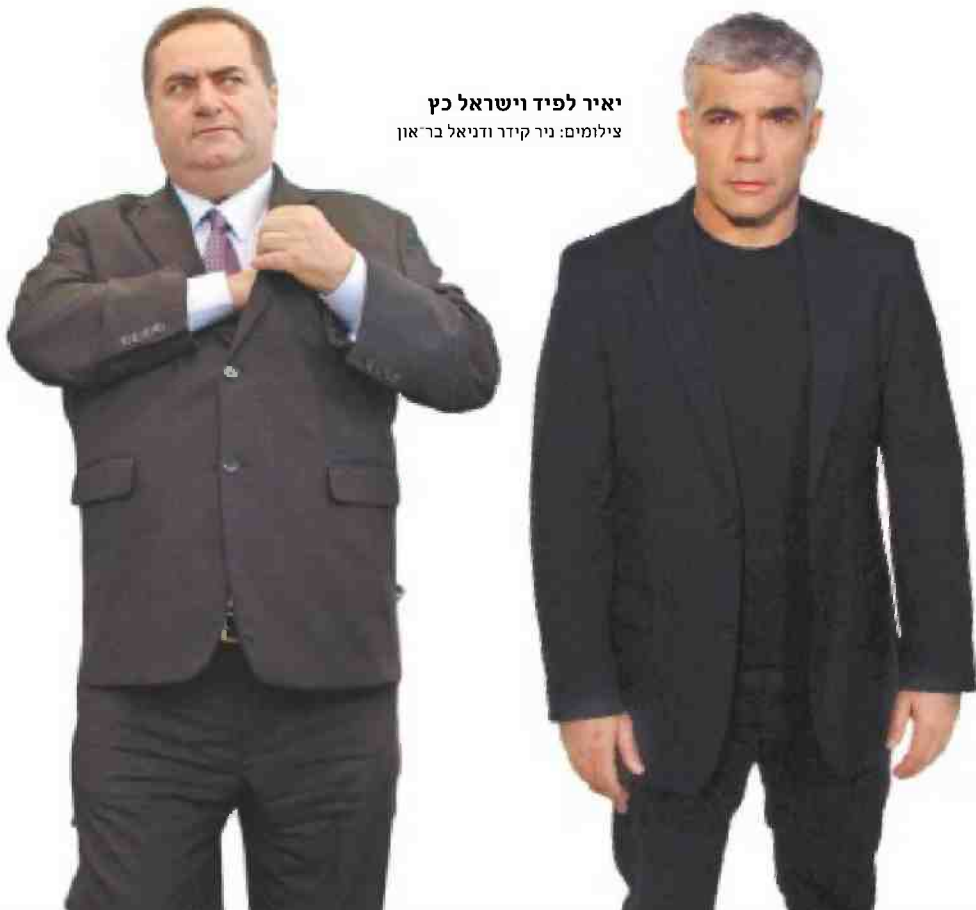


רגע ההכרעה של נתניהו: כמה נמלים חדשים צריכה ישראל - והיכן

ראש הממשלה יחליט בימים הקרובים אם להקים מיד שני נמלים פרטיים, כפי שדורש משרד התחבורה, או להסתפק באחד, לפי דרישת האוצר - ויכריע היכן יוקם הנמל הראשון: בחיפה או באשדוד ● ההתלבטות הקשה מלמדת שההחלטה הסופית לא תישען על שיקולים מקצועיים בלבד מכיוון שהיא תישא בהשלכות לאומיות ואסטרטגיות



יאיר לפיד וישראל כץ
צילומים: ניר קידר ודניאל בר און

פרק 1: שני נמלים פרטיים או אחד?

מימון הנמל השני יידרש בהגדלת התעריפים שגור בים הנמלים מהיצואנים והיצואנים, ואלה יגלגלו את התייקרות השירותים על הצרכן - כך שהתועי לת לאורח מפתחת הענף הנמלי לתחרות, טוענים באוצר, תתייחר.

בנוסף, טוענים באוצר, הקמת שני פרויקטים כה גדולים במקביל, תיצור ביקוש מסיבי לחומרי בנייה דוגמת חול, חצץ ומלט, תפגע בזמינותם, תייקר אותם בעבור הפרויקטים עצמם - מה שיביא לפגיעה באטרקטיביות המכרזים וההצעות - ומכאן גם לפגיעה בתקבולים שלהם תזכה המדינה לאורך תקופת הזיכיון. בנוסף, נטען, תביא התחרות על המחצבים לעליית מחירים גם עבור ענף הנדל"ן וזו תייקר את כל הבנייה במשק.

מנגד, טוען משרד התחבורה כי ממילא תידי רש הפעלת נמל שני כבר בעשור זה, לנוכח חוסר היכולת של הנמלים הקיימים להתמודד עם השור קע הנדרש לאניות הענק המתרבות. כמו כן, נטען כי חישובי העלות/תועלת לא מביאים בחשבון את התרומה העקיפה שיש לפעילות הנמלית המוגברת על הפיתוח העירוני מסביב, וכי בעיית המחסור במחצבים כבר נפתרה.

באוצר טוענים כי כבר כיום קיים עודף קיבוי לת של כ-30% בתשתיות הנמליות באגן המזרחי של הים התיכון - עוד לפני השלמת הבנייה של המשך בעמ' 12

« הוויכוח הראשון בין משרד התחבורה לאוצר נסוב בשאלת הנחיצות הענפית בנמל נוסף. לטי ענת האוצר, המשק זקוק אמנם כיום לריצוף נמלי נוסף, אך השני יידרש רק שמונה או תשע שנים לאחר הקמת הראשון (שמתוכנן ל-2018). לבן, נטען, אין כל היתריות בביצוע שני הפרויקטים כיום. במשרד התחבורה דוחים תחזית זו על הסף. לטענתם, הקמת רציף פרטי חדש תגרוור ביקושים גדולים שיולידו צוואר בקבוק נמלי

לטענת האוצר, הקמת שני פרויקטים במקביל תוביל לביקוש עצום למחצבים - תייקר אותם ואת הבנייה בישראל. משרד התחבורה משיב כי המשק יזדקק ממילא לנמל שני כבר בעשור זה

כבר ב-2019. בנוסף, הם מזכירים, פרויקטים עצומים שכאלה נדחים לרוב, ולא עומדים בלוי חזת הזמנים - ולכן בפערי הזמנים המדוברים, אין מניעה להוציאם לדרך כבר בעת.

ויכוח נגזר נישט בין המשרדים בסוגיית התק ציב. לטענת האוצר, מקורות ההון הזמינים של חנ"י (דמי השימוש שהיא גובה מחברות הנמל וגיוסי חוב עתידיים בשוק ההון) יסיפיקו למימון של נמל אחד.

להקים או לחכות?

עמדות משרד האוצר מול משרד התחבורה

משרד האוצר: מספיק נמל אחד	משרד התחבורה: צריך שני נמלים
אין צורך בנמל חדש נוסף ב-15 השנים הקרובות	יהיה צורך מוקדם בנמל שני, וממילא יש עיכובים בלוחות הזמנים של הפרויקטים
קיים עודף של 30% בקיבולת הטרמינלים באגן המזרחי של הים התיכון	חברות הספנות מעדיפות את נמלי ישראל בגלל קרבתם לתעלת סואץ
עלות הקמת שני נמלים גבוהה - ותדרוש ייקור אגרות ליבואנים וליצואנים, שיגולגל לצרכן	הקמת שני נמלים חדשים תידרש ממילא, והעלות צריכה להיבחן מול תועלת עקיפה מפיתוח אזורי
תחרות על חומרי בנייה תביא לייקור הפרויקטים ולעליית מחירי הנדל"ן	המחסור במחצבים טופל ויש לבחון את העלות מול התועלת מפיתוח אזורי
ניצול הנמלים לצורך שטעון לא מצדיק השקעות עתק ותפיסת קרקעות	השטעון יהפוך את ישראל למרכז לוגיסטי אזורי, ויגרוור פעילות עסקית נוספת
לנוכח כישלון הרפורמה ב-2005, אין טעם בסיכום עתידי מול העובדים	יש לנצל את הנסיבות הפוליטיות והאווירה הציבורית כדי לסכם על הקמת שני נמלים

ענף במחלוקת דניאל שמיל ואורה קורן

צביקה אורן, נשיא התאחדות התעשיינים: "צריך לחזק את הדרום"



« אין לנו העדפה בין מיקום הנמל החדש בחיפה או באשדוד. אנחנו רוצים נמלים יעילים, שיאפשרו לתעשיינים לייבא חומרי גלם ולייצא. "פריסת התעשייה בישראל מאוזנת גיאוגרפית, אך נראה שקיים צורך לחזק את הדרום. אנחנו מקווים שהתעשייה תתפתח בדרום - במיוחד בעקבות החיבור העתידי לגז».

יחיאל לסרי, ראש העיר אשדוד: "יתרון ברור לעיר"



« טכעי שלצר הנמל המוביל בישראל יוקם הנמל החדש שיפתח אפשרויות סחר בינלאומיות חדשות לישראל ויהפוך את אשדוד למרכז כלכלי בינלאומי. נמל שיוקם במרכז, ישיג עלויות שינוע נמוכות יותר בממוצע, עובדה שתקל על התחרותיות של המשק ועל מצוקת יוקר המחיה. זאת לצד פוטנציאל תעסוקה איכותית. מי שמצוי בנככי הליכי הוצאת היתר הבניה לנמל החדש, יודע שקיים יתרון ברור לנמל אשדוד בל"ז בסדר גודל של חודשים. זאת בשל מכשולים הנוגעים לזמינות שטחים בעורף הנמל בחיפה ובעיקר בעיות סביבתיות והתנגדויות ארגוני סביבה».

יונה יהב, ראש העיר חיפה: "הצפון חייב מנוע צמיחה"



« ישראל עוברת תהליכים חריפים של מעבר אוכלוסייה יהודית למרכז. הצפון משווע למנועי צמיחה כלכלית. המדינה פעלה נכון בהענקת כסיסי הצבא לדרום. מאותם שיקולים, מתחייבת עתה פעולה מקבילה בצפון הארץ. "נמל המפרץ יכול להיות שער ליבוא וליצוא סחורות גם מירדן ומעיראק, הוא יוכל לאפשר הקמת נמל צבאי חדש, בח"סות שוכר הגלים המוארך, הקמת נמל דלק חדש עם תשתית לטיפול בנפט מיובא וגם בסיס לוגיסטי לתגליות הגז הטבעי מול חופי הצפון».

25.52x28.57	3/4	10	עמוד	הארץ - the marker	27/06/2013	37605535-4
שמואל נאמן מוסד למחקר מדיניות לאומית בטכניו - 85300						

פרק 1: שני נמלים פרטיים או אחד?

פרק 1: שני נמלים פרטיים או אחד?

כיום לא יחזרו בעתיד, וכי החיית הפרויקט השני תבטל אותו למעשה. "משלמים לעובדים פעם אחת", אומרים במשרד התחבורה. באוצר מוכיחים באירופה את הרפורמה שנערכה ב-2005, אז שולמו לעובדים מקדמות עבור ביצוע תוכנית רבי-שנתית שלא כוונה לבסוף ולא יצאה לפועל (הפרטת חברות הנמל).

בנוסף, מציינים באוצר, כי מרגע שאושרה עקרונות הכנסת תחרות פנים-נמלית, "נפרץ הסכר", וכי התקדים כבר ישיר את הקרקע להיקמת הנמל הפרטי השני. בתגובה, מעלים בתי הבורה את האפשרות לחסם פוליטי קשה יותר, היות שריון עכשווי על איזו עיר תיבחר לאכלוס הנמל העתידי יביא לפתיחת "חזיתות" פוליטיות נוספות נגד הרפורמה המתוכננת. זאת, לנוכח מאבק הערים חיפה ואשדוד על מימון הנמל העתידי הבא.

שורה תחתונה:

למרות הרושם הקשה שעולה מעמדות שני הצדדים, נראה כי הפערים עשויים דווקא להצביע על מטעם במסגרת מנגנון דו-שלבי מחוכם. כלומר, הכרזה רשמית על יציאה לביצוע של שני נמלים חדשים, אך ביצועם באופן מדורג, ובפער זמנים שייתן מענה לחששות האוצר מחד - מבלי לגרוע מעוצמת המהלך של שר התחבורה, מאידך.

המשך מעמ' 10
רציפים חדשים בטורקיה וביוון. עוד נטען כי מי-קומה של ישראל ביחס לרוב הביקושים (האירור-פיים) אינו איריאלי, וגם אינו אופטימלי מבחינת עלויות העבודה הגבוהות יחסית בישראל.

במשרד התחבורה שוללים דברים אלה מכל וכל, וטוענים כי היות שרבע מהשינוע העולמי בים עובר דרך תעלת סואץ - מחפשות חברות הספנות את הנמלים הקרובים ביותר לתעלה - בעיקר לצורכי שטעון (העברת מטען). לכן, נטען, יעדיפו החברות את נמלי ישראל במידה שנמל פורט סעיד ימשיך לסבול מחוסר היציבות הפוליטי במצרים.

במשרד התחבורה טוענים כי צורכי השטעון של חברות הספנות עשויים להפוך את ישראל ל-Hub (מרכז) ספנות אזורי, ולמלא את תש-תיות הנמל הראשון שיוקם כבר ב-2019 - מה שממילא ידרוש הקמה מיידית של נמל חדש לצדו. באוצר מסתייגים מייעוד התשתית הנמלית לשטעון וטוענים כי אין בכך ערך כלכלי מספיק לנוכח השקעות העתק בנמלים ותפיסת הקרקע הנדרשת יחסית.

היוכוח בין המשרדים עוסק גם בסוגיה הטקטית של המשא ומתן מול ההסתדרות והעובדים. במשרד התחבורה סוברים כי הנסיבות הפוליטיות

מימון הנמל השני ידרוש בהגדלת התעריפים שגויים הנמלים מהיבואנים והיצואנים, ואלה יגלגלו את התייקרות השירותים על הצרכן - כך שהתועי-לת לאזרח מפתחת הענף הנמלי לתחרות, טוענים באוצר, תתייתר.

בנוסף, טוענים באוצר, הקמת שני פרויקטים כה גדולים במקביל, תיצור ביקוש מסיבי לחומרי בנייה דוגמת חול, חצץ ומלט, תפגע בזמינותם, תייקר אותם בעבור הפרויקטים עצמם - מה שיביא לפגיעה באטרקטיביות המכרזים וההצעות - ומכאן גם לפגיעה בתקבולים שלהם תזכה המדינה לאורך תקופת הויכוח. בנוסף, נטען, תביא התחרות על המחצבים לעליית מחירים גם עבור ענף הנדל"ן וזו תייקר את כל הבנייה במשק.

מנגד, טוען משרד התחבורה כי ממילא תירש הפעלת נמל שני כבר בעשור זה, לנוכח חוסר היכולת של הנמלים הקיימים להתמודד עם השרי-קע הנדרש לאניות הענק המתרבות. כמו כן, נטען כי הישגיו העלולים/תועלת לא מביאים בחשבון את התרומה העקיפה שיש לפעילות הנמלית המוגברת על הפיתוח העירוני מסביב, וכי בעיית המחסור במחצבים כבר נפתרה.

באוצר טוענים כי כבר כיום קיים עודף קיבולת של כ-30% בתשתיות הנמליות באגן המזרחי של הים התיכון - עוד לפני השלמת הבנייה של המשך בעמ' 12

«הוויכוח הראשון בין משרד התחבורה לאוצר נסוב בשאלת הנחיצות הענפית בנמל נוסף. לטי-ענת האוצר, המשק זקוק אמנם כיום לרציף נמלי נוסף, אך השני ידרוש רק שמונה או תשע שנים לאחר הקמת הראשון (שמתוכנן ל-2018). לכן, נטען, אין כל דחיפות בביצוע שני הפרויקטים כיום. במשרד התחבורה דוחים תחזית זו על הסף. לטענתם, הקמת רציף פרטי חדש תגרור ביקושים גדולים שיולידו צוואר בקבוק נמלי

לטענת האוצר, הקמת שני פרויקטים במקביל תוביל לביקוש עצום למחצבים - תייקר אותם ואת הבנייה בישראל. משרד התחבורה משיב כי המשק יזדקק ממילא לנמל שני כבר בעשור זה

כבר ב-2019. בנוסף, הם מזכירים, פרויקטים עצומים שבאלה נרחים לרוב, ולא עומדים בלרי-חות הזמנים - ולכן בפערי הזמנים המדוברים, אין מניעה להוציאם לדרך כבר כעת.

ויכוח נגדו ניטש בין המשרדים בסוגיית התקי-ציב. לטענת האוצר, מקורות ההון הזמינים של הנ"י (דמי השימוש שהיא גובה מחברות הנמל וגיוסי חוב עתידיים בשוק ההון) יספיקו למימון של נמל אחד.

להקים או לחכות?

עמדות משרד האוצר מול משרד התחבורה

משרד התחבורה: צריך שני נמלים

יהיה צורך מוקדם בנמל שני, וממילא יש עיכובים בלוחות הזמנים של הפרויקטים

חברות הספנות מעדיפות את נמלי ישראל בגלל קרבתם לתעלת סואץ

הקמת שני נמלים חדשים תידרש ממילא, והעלות צריכה להיבחן מול תועלת עקיפה מפיתוח אזורי

המחסור במחצבים טופל ויש לבחון את העלות מול התועלת מפיתוח אזורי

השטעון יפוך את ישראל למרכז לוגיסטי אזורי, ויגרור פעילות עסקית נוספת

יש לנצל את הנסיבות הפוליטיות והאווירה הציבורית כדי לסכם על הקמת שני נמלים

משרד האוצר: מספיק נמל אחד

אין צורך בנמל חדש נוסף ב-15 השנים הקרובות

קיים עודף של 30% בקיבולת הטרמינלים באגן המזרחי של הים התיכון

עלות הקמת שני נמלים גבוהה - ותדרוש ייקור אגרות ליבואנים וליצואנים, שיוגלגל לצרכן

תחרות על חומרי בנייה תביא לייקור הפרויקטים ולעליית מחירי הנדל"ן

ניצול הנמלים לצורך שטעון לא מצדיק השקעות עתק ותפיסת קרקעות

לנוכח כישלון הרפורמה ב-2005, אין טעם בסיכום עתידי מול העובדים



בנימין נתניהו, ראש המשלה צילום: אלכס רוקובסקי

פרופ' יהודה חיות, מוסד שמואל נאמן: "לנמל צפוני יתרון בהשפעתו הדמוגרפית"



«במונחים לאומיים, לנמל הצפוני יש יתרון בזכות השפעתו החיובית על האיוון הדמוגרפי, החברתי והכלכלי באזור הצפוני כולו, ובירתו חיפה, שעה שהערפת אלטרנטי-טיבה אחרת תחזק את המגמות השליליות בו ואת חוסר האיוון במטרופולין המרכזי.

"זו הכרעה גורלית ובעלת משמעות הסטורית לעתידה של המדינה. הקמת הנמל בחיפה תהווה מנוע של צמיחה, שיאיץ את פעילות עניפה של תעשייה ושירותים. בכך יסייע הנמל לעצור את ההגירה השלילית מהצפון למרכז הארץ».

גבי בן הרוש, יו"ר מועצת המובילים: "אי אפשר להזניח את הצפון"



«עבורנו זה לא משנה איפה יהיה נמל חדש. ניסע ונבדיל לכל מקום ומכל מקום. לדעתי, מבחינה לאומית, צריך לפתח את חיפה. הנמל שם איבד את הכבודה.

"באשדוד יש שטח ומסופים עורפיים, בר-רום מקימים את עיר הבה"דים, והצפון מאבד מקור מות עבודה. כל בוקר הרכבת לתל אביב מופצצת בנוסעים. צריך לחלק מחדש את מוקדי התעסוקה. עכשיו תחשוב שמקימים נמל באשדוד, מישהו יקים מפעל בקריית שמונה? אי אפשר לחזק רק את המרכז והדרום, ולהזניח את הצפון».

אוריאל לין, נשיא איגוד לשכות המסחר: "להוסיף שני רציפים בכל נמל"



«הוויכוח בין חיפה לאשדוד לא נכון. אני חנו צריכים לפעול במקביל ולהוסיף שני רציפים בכל נמל. יש לבנות רציף עמוק חדש ולהעמיק את אחד הרציפים הקיימים, כדי להבטיח תחרות אמיתית.

אנחנו יודעים היטב שיש מונופול אזורי. לא מספיק לייצר תחרות בין חיפה לאשדוד כי אין תחרות בהתחשב בעלויות ההובלה, ולכן קיים צורך בתחרות פנימית מלאה בכל אחד מהם. התחרות חשובה יותר מההפרטה, ובלבד שיבטיחו שלא תהיה העדפה לרציפים בבעלות המדינה».

פרק 2: חיפה או אשדוד?



תריסים: סטודיו WEE

פרק 2: בחיפה או באשדוד?

שימוש בנמל אשדוד משיקולי היסכון בעלויות תובלה. זאת, כשהנמל נהנה כיום משלושה עוגנים עיקריים: סחר החוץ של עסקי גוש דן, יבוא רכב ופעילות מפעלי התעשייה הכבדה בנגב. רק לשם המחשה, באשדוד פועלים כיום 15 מסופים עורפיים לאחסון סחורה, לעומת מסוף אחד בלבד בחיפה.

מבחינה כלכלית גרידא, סביר כי הביקושים הגבוהים יותר לנמל חדש שיגבירו את האטרקטיביות שלו ויאפשרו תחרות אינטנסיבית יותר על הלקוחות תהיה אם זה יוקם באשדוד. בחיפה לא מתכששים לכך, אלא ממנפים טיעון זה כדי להי צדיק דווקא את הבחירה בצפון עבור הקמת הנמל החדש. לטענתם, בחירה באשדוד תנחית מכת מוות על הפעילות התעשייתית בחיפה ובצפון כולו - הנ שעת על שער ימי זה, ותגרור קריסה כלכלית של צפון הארץ, תוך העמקת האי-שוויון בין הפריפריה הצפונית לבין גוש דן.

שורה תחתונה:

למעשה, אין עדיפות מובהקת לאחד מהנמלים - המפרץ או הדרום. הנמל החיפאי עשוי להיבנות מהר יותר, אבל יסבול מתשתית עורפית מוגבלת. הנמל הדרומי קרוב יותר לתעלת סואץ, אך יחסי העבודה בו רעועים. בסופו של יום, תסתכם ההכרעה כאן בשאלה איזה שיקול להעדיף: כלכלי עכשווי או לאומי אסטרטגי.

אין חולק כי הביקושים הגבוהים יותר לשירותי נמל יהיו באשדוד וכי הבחירה בנמל הדרום תמקד סם את התמורה הכספית שלה תזכה קופת המדינה. מצד שני, גם בממשלה יש שמורים כי החלשת התשתית התחבורתית הלאומית היחידה בצפון הארץ עלולה להעמיק את הפער הרמוגרפי בין הפריפריה הצפונית לבין גוש דן, ולגרור נטישה של הפעילות העסקית בצפון לטובת המרכז.

המשך מעמ' 10 לעומת זאת, בנמל אשדוד תידרש בנייה של רציף עבודה חדש במשך כשנה עד שנה וחצי, כשה עבודות יתבצעו בים פתוח. מנגד, בחיפה קיימת רגישות סביבתית שתטיל מגבלות על גריפת החול המסיבית המתוכננת מקרקעית הים ועשויה להאריך את הפרויקט בכמה חודשים ולייקרו.

באשר לזמינות הקרקעות סביב, באשדוד ישנה אפשרות לפיתוח שטחי עורף רבים - בעוד שחיפה צפופה יחסית, והמדינה תידרש לסייע לה בפינוי בית הספר הטכני (שטח בהיקף של כ-700 דונם).

תמונה מעורפלת יותר מתקבלת מניתוח שיקול מהותי נוסף לקראת ההכרעה: טיב יחסי העבודה, שכן לעוצמת התנגדות ועדי העובדים עשויה להיות השפעה על סיכויי הפרויקט להתממש. תמונה זו נעשתה מעורפלת עוד יותר לאחר "עדיפת ראשו" לכאורה של יו"ר ועד נמל אשדוד, אלון חסן, לפני שבועיים. "חסן היה איש עסקים, וניתן היה לסגור מולו עניינים בקלות יחסית", מסביר גורם בענף התחבורה. "עכשיו אף אחד לא יודע מה יהיה הקו של העובדים, וחסן נותר מאחורי הקלעים כדי להי זור, להחל ולקשח עמדות", הוסיף.

לעומת זאת, בנמל חיפה נחשב הוועד לבעל תרבות ארגונית רגועה יחסית, אך כזו שחודרה יותר באיריאלים ועשויה להבהיל את העובדים מלהיות חלוצים במהלך תקדימי וגועז.

מהרובד הנמלי יש לעבור לרובד המוניציפלי והאזורי. אשדוד הנחית מקרבה יחסית לתעלת סואץ, בעוד שחיפה מרגישה את קרבתה היחסית למסדרון הסחורות מירדן ומהרשות הפלסטינית. אלא שהטיי עון כבד המשקל הוא דווקא זה שבוחן את מיקומה של אשדוד בישראל. משום קירבתה לגוש דן, רובם המוחלט של העסקים מגבול נתניה ודרומה עושים

בית הספר הטכני, שם יאוכלס הרציף המתחרה החדש. באשדוד, מתכוונים לנצל את הקרבה היחסית לגוש דן, ואת ההישענות המוחלטת של סחר החוץ של ישראל בים (99%) כדי למנף את העיר לבירת הסחר של ישראל, ולהפוך אותה למוקד מטרופוליני בעל שם עולמי. אלא שקודם לתכניתיהן הלוקליות הגרנדיוזיות, נדרשו הערים להציג את היתרונות הטכניים, הכלכליים והאסטרטגיים הלאומיים, מול הסרונות מיקומו של הנמל הראשון בעיר השנייה.

מבחינה סטטוטורית, שני הנמלים ניצבים פחות או יותר בנקודה זהה. המועצה הארצית לתכנון ול- בנייה אמורה לדון באישור תכניות ההקמה למתן תוקף בישיבתה ב-6 באוגוסט. ועדת התכנון הצפר נית נחשבת בעייתית יותר, ותוכנית נמל המפרץ תידרש בהשלמות נוספות שייארכו כמה חודשים, בעיקר עקב התנגדות סביבתית, אך אלה יוכלו להיעשות במקביל למכרזים המתנהלים.

היתרון הטכני של חיפה נעוץ במפרץ הטבעי שלחופו היא שוכנת ובקיומה של תשתית נמלית מפותחת יותר. נמל קישון מזוהה יכול לשמש נמל עבודה להקמת הנמל החדש והעבודות יהיו קלות יחסית בזכות תנאי המפרץ הנוחים - ועשויות לה- סתיים לכאורה בתוך כחמש שנים וחצי.

המשך בעמ' 12

«מבחינתי, בכל משא ומתן עם הפלסטינאים, שיחזירו את אשדוד» - כך צוטט לפני כחודש ראש העיר חיפה, יונה יהב, בכנס לקוחות שני נמל חיפה, ופתח בזהר למלחמה שמתנהלת מתחת לפני השטח בין שתי העיריות - חיפה ואשדוד, במרוץ אחר הנמל הפרטי הראשון. לפני שלושה חודשים היה זה ראש העיר אשדוד, ד"ר יחיאל לסרי, שהליו על כך שבחיפה, "הוועד דים מתפשרים ומבינים שהשירות ללקוחות עדי- מד בסדר עדיפות ראשון - לפני שבר, פרמיות וחופשים", ורמזו על חוסר שביעות רצונו מיחסי הציבור הרעועים של עובדי הנמל בעירו.

הקמת נמל חדש פירושה הזנקה ודאית של הפעילות העסקית באזור ופיתוחו המואץ. החל בשי- רותים הנלווים שיידרשו לפרויקט שיוקם במשך כחמש עד שמונה שנים - דרך גיוסי מאות עובדים מקומיים חדשים - וכלה בפעילות נמלית ענפה מול גורמים בינלאומיים, על כל התועלות הנלוות לכך (פיתוח תירות, מלונאות, או תובלה).

בחיפה למשל, נבנה סביב תכנון הקמת הנמל החדש מהפך בפיתוח העירוני. בעירייה מקווים כי הקמתו תיתר את הנמל המערבי הישן יחסית, תא- פשר את פינוי לטובת פתיחת חזית הים לתושבים (ולמיזמי גדל"ן מגיב שונים). זאת, לצד פינוי של

נמל המפרץ מהיר יותר; נמל הדרום מבוקש יותר

היתרונות והחסרונות של מיקום נמלי העתיד

נמל המפרץ (חיפה)		נמל הדרום (אשדוד)
יידרו השלמות תכנון במשך כמה חודשים - אך במקביל למכרז	תכנון	יאושר סטטוטורית באוגוסט
סביבה מוגבלת לפיתוח עתידי. יידרש פינוי בית הספר הטכני	שטחי עורף	שטחי עורף זמינים
נמל קישון מזרח ישמש נמל עבודה; מפרץ טבעי יקל אותן	נוחות עבודה	תידרש הקמת נמל עבודה (שנה עד שנה וחצי); עבודות בים פתוח
מפרץ חיפה מוכרז כבעל רגישות אקולוגית; מגבלות על כריית חול	סביבה	אין מגבלות
6-5 שנים	משך עבודות	7-6 שנים
תרבות ארגונית רגועה יחסית, אך אידיאולוגית יחסית ושמרנית	יחסי עבודה	הדחתו של אלון חסן עשויה להביא לניסיונות סיכול מצד הוועד
על הגשר היבשתי מירדן	מיקום אזורי	קרוב לתעלת סואץ
משרת בעיקר את התעשייה במטרופולין חיפה	זיקה גיאוגרפית	משרת את רוב היבואנים והיצואנים בישראל - מגבול נתניה ודרומה
פתיחת חזית הים לטובת תושבי העיר	תוכניות עתידיות	בירת הסחר הבינלאומית של ישראל
עוגן כלכלי לצפון הארץ כולו; החלטתו תביא לנטישת פעילות תעשייה ומסחר למרכז	סיכום	מקסום התמורה הכספית למדינה במכרז הבינלאומי

ענף במחלוקת דניאל שמיל ואורה קורן

צילומים: דורון גולן ותומר נויברג

ד"ר גד שפר, איגוד המשתמשים בנמלים: "העדיפו את אשדוד מסיבות פוליטיות"



«מבחינת המשתמשים בתעבורה ימית, אין לנמל אשדוד יתרון. נמל אשדוד עובד המישה ימים וחצי, וחיפה שישה. גם אם יוקם חדש, זה לא ישתנה. אני לא מאמין שיביאו עובדים מהחלל. לכן בתפוקות, הכף נוטה לחיפה.

"הצפון זקוק לפיתוח ולמקומות העבודה של הנמל החדש. המדינה מרחיבה את התעסוקה בררום, אבל בצפון אין לנו עוגן כלכלי. תמיד העדיפו את אשדוד מסיבות פוליטיות. השר לפיתוח הנגב והגליל עושה יותר למען הנגב ולא הגליל. בחיפה אנחנו לבד, אנחנו פריפריה. למדינת תל אביב יש שדה תעופה, יש ממשלה, יש הכל. לנו אין כלום."

ד"ר יורם זבה, נשיא לשכת הספנות: "שני רציפים חדשים - לא מספיק"



«הקמת שני רציפים חדשים אינה מספיקה. זו לא תחרות כל עוד האוניות הגדולות יוכי- לו לעגון רק ברציפים החדשים, וצריך לפתח רציפים עמוקים גם בנמלים הקיימים. 70% מהלקוחות בוחרים את הנמלים לפי הקרבה הגיאוגרפית, ולכן התחרות בין הנמלים קטנה מאוד. כדי להוריד מחירים, חייבים תחרות פנים-נמלית, ובניית רציף אחד תביא לנסיגה בתחרות. "כל הנמלים צריכים להיות מופעלים על ידי חברות פרטיות, ולא על ידי הממשלה. אין שום הגיון בהפעלה פרטית של רציפים חדשים לצד הפעלה ממשלתית ברציפים הקיימים».