

הישיבה המאתי-ועשרים-ואחת של הכנסת הרביעית

יום שני, י"ג שבט תשכ"א (30 ינואר 1961)
ירושלים, בנין הכנסת. שעה 20.05

חוק רשות הנמלים, תשכ"א — 1961 (* (קריאה ראשונה)

היו"ר א. בן-אליעזר :

תיים והראו על חוסר חובת האחריות ועל ההרגשה שהם סמוכים על שולחן גדול של קהל, ואינם עושים מאמצים יתרים כדי להבריא את היחידה הזאת. אפשר לומר שמבחינה זו עצם העברת הגוף הנכבד הזה לתאגיד משקי מיוחד — ברכה טמונה בו, בין שהיה זה רשות מאחדת ובין שהיה זו רשות נפרדת לכל נמל ונמל. אבל אין להתעלם מכך שרשות כוללת אחת יש בה אולי, מצד אחד, חסכון ושאר המעלות הכרוכות בהנהלה מרכזית, אבל מאידך גיסא אין ודאות שרשות כוללת אחת לא תמוטט את אותו היסוד שאנחנו רוצים להשיגו עליידי רשות נמלים בכלל, זאת אומרת את הגמישות, את היוזמה, את הפעילות והאחריות של איש המקום, את הידע הנסייני של היחידה המקומית ואת הבחינה המשקית של היחידה הנפרדת, שלא הכל יהיה נתון בקערה אחת, אלא שבנדו: יחידה פלונית מנהלת את עניינה במשקיות וברווחיות, ויחידה אחרת — בהפסד. נדע מי נושא את עצמו ומי לא.

מבחינה זו, הרי אם נקים רשות נמל הכוללת את כל הנמלים בישראל, עלול שרכו של הדבר לצאת בהכסוד. אני מדבר בזהירות, כי יש גם נקודות אחרות. יש גם נקודות חיוביות להנהלה מרכזית, אין שום ספק בדבר, והשאלה היא מה עדיף, מה חשוב יותר ומה יתן יותר תוצאות. כאן יש מקום לשאול, שמא כדאי ללכת בדרך הביניים: רשות כוללת כרשות יג, ואוטונומיה מספקת לביצוע, לתיפעול מקומי, לאח"ריות מקומית, ליוזמה מקומית, לניהול כספי ומשקי מקומי, לכל נמל ונמל לחוד. דבר זה יכול לעלות בד בבד גם עם התנאים שתחובעים מאתנו גורמים בינלאומיים, המעניקים לנו הלוואות. כי מה היתה נקודת-המוצא של הבנק העולמי, והמוכן להעניק לנו את ההלוואה לנמל אשדוד? נקודת-המוצא היתה: מי יודע מתי יתחיל נמל אשדוד לתת הכנסות, בעוד שנמל חיפה כבר נותן הכנסות, וגם נמל תל-אביב יפיו כמדומה שאינו עובד בהפסד. מבחינה זו רוצה הבנק העולמי את הבטחונות להלוואה שלו. יפה מאד. אם ניסד ארגון-גג, ובו כל עודף הכספים וכן קווי המדיניות הכספית הכללית, מדי-ניות התעריפים, מדיניות הפיתוח, מדיניות ההשקעות, ייקבעו עליידי רשות-הגג העליונה, עד כאן ולא יותר, וכל השאר ישארו לאחריות תיפעולית מקומית, — אז הרי אפשר למצוא את הדרך בין הרצון לרשות כוללת לבין הצורך ביוזמה, אחריות וגמישות של תיפעול מקומי.

דבר שני הוא מקומה של הרשות הזאת. אין כל ספק שכלל גוף מוקם, גם רשות נמלים, מטבע הדברים שתהפך לה פעילות, ובצדק, לשם כך היא מוקמת. שר התחבורה אמר לנו בהרצאתו הנאה: הנה ניצבת לפניכם רשות הנמלים, אני שר התחבורה הנני רשות הנמלים, ואני מעביר את זה רק כגוף שייקרא ויפעל במקומי כרשות נמלים, עם תוספת אנשי ציבור או אתרים. מה הרע בכך? לא, זה איננו דומה.

אני מתכבד לפתוח את ישיבת הכנסת. נדון בסעיף ח' של סדר-היום: חוק רשות הנמלים, תשכ"א—1961, קריאה ראשונה. דברי הפתיחה של שר התחבורה כבר נשמעו בשבוע שעבר, ועכשיו נפתח בוויכוח. רשות-הדיבור לחבר-הכנסת אבניאל, ואחריו — חבר-הכנסת הכהן.

בנימין אבניאל (תנועת החירות) :

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה. בדרך כלל אינני מחסידי הקפיטליזם הממלכתי, ואף לא הקומוניזם הממלכתי. אני סבור ששיטות משקיות אלו אינן לא לטובת משק הכלל ולא לטובת נוחיותו ורווחתו של העובד, ואפילו של האזרח הפרטי. ומבחינה זו יש לברך על כל תהליך שמוציא חלקים משקיים נכבדים וחיוניים מן המעגל הצר של הנהלה ארמיני-סטרטיבית ממשלתית, לרשות סטטוטורית נפרדת, תאגיד בעל יוזמה עצמאית ואחריות עצמאית. על כן יש לקדם בברכה את הצעת חוק רשות הנמלים כצעד גדול קדימה לקראת יוזמה בריאה, אחריות והבראה של תחום היוני למשק הארץ. שהרי למותר לומר לבית כנה חשוב הנמל למדינה כמדירתנו, הסגורה מצד היבשה, ואי-אפשר להביא את הכל במטעני אוויר. זהו שער היוני. מבחינה זו, תהליך התפתחותו של הנמל ממחלקה ממשלתית רגילה ליחידה משקית סגורה, נפרדת, עד לידי תאגיד שאחריותו עליו — זו התפתחות בריאה. ואין זה קובע כל-כך אם התפתחות הבריאה הזאת באה לא רק הודות לשכל הישר ולרצון הטוב שלנו, אלא בכוח דוחף מן החוץ, כלחץ של גורמים בינלאומיים שמהם אנחנו צריכים לקבל הלוואות. בוודאי היה רצוני יותר שנעשה הכל בעצמנו ובשכל ישר שלנו, כלי לחכות להכרח ולהץ מן החוץ. אבל כיצד אימר הפתגם העממי: מה שלא יעשה השכל, יעשה הזמן.

מבחינה זאת הענין חיובי. אבל דבר חיובי אין פירושו שהוא לא דופי ושאינו מצריך שינויים ותיקונים יסודיים. וגם בהצעת החוק המובאת לפנינו ישנן כמה נקודות-תורפה חמורות מבחינת משק שהוא בעל חיוניות ראשונה-במעלה למדינה כולה. עוד אגב בדברי בנקודות הללו, לפני כן רצוני לעורר אותן הבעיות שצצות ועולות מעצמן כאשר מעיינים בהצעת חוק רשות הנמלים.

הבעיה הראשונה היא: כיצד — כוללת או נפרדת; כוללת לכל נמלי ישראל או נפרדת לכל נמל ונמל לחוד? ובהתאם להגדרה שהגדרתי את מטרת פיתוח המשק ויצירתו ממעגל סגור או ממחלקה ממשלתית לתאגיד נפרד בעל אחריות עצמית — מה משמעו של דבר? משמעו, שתייכים להשאיר לו את היוזמה, תייכים לתת לו אפשרות של פעילות גמישה. הרי זהו הטוב בתאגיד נפרד, בנבדל מיחידה אדמיניסטרטיבית, ממחלקה ממשלתית. ודאי אפשר לומר: הרבה סוציולוגים הביאו דוגמות של תאגידי-משק-

ישיבה רכ"א, י"ג שבט תשכ"א (30 ינואר 1961)
 — חוק רשות הנמלים (אבניאל, בן-אהרן, שוסטק) —

או הצודק. בארצות אחרות חושבים כי זיקתם של הגופים המשתמשים בנמל אל רשות הנמלים מביאה ברכה רבה.

הנה, למשל, בנמל לונדון נקבע שמתוך 31 חברי רשות הנמל, 18 מתמנים עלידי ארגוני המשתמשים בנמל, 6 — נציגי בעלי אניות, 5 — נציגי העוסקים במסחר בנמל, נציג אחד לבעלי המיתקנים על הנהר ונציג אחד לבעלי המחסנים. ייתכן שבלונדון יש בענין זה הפרזה: 18 מתוך 31. בקופנהאגן ההרכב הוא אחר, אבל מסתמנת אותה הנטייה ואותו הקו שאני מציע לבית: למשרד העבודה נציג אחד, למשרד המסחר והתעשייה נציג אחד, לבית הנבחרים 4 נציגים, לעירייה 2 נציגים, לגילדות הסוחרים 2 נציגים, לארגוני הספנות 2 נציגים, לארגוני התעשייה 2 נציגים, למועצת העיר 2 נציגים. גם פה יש נציגות לארגוני התעשייה ולארגוני הספנות, אלא שאין לה רוב, כמו בלונדון.

שר-התחבורה י. בן-אהרן:
 גם אצלנו יהיה זה כך.

בנימין אבניאל (תנועת החירות):

זה טוב מאד, אבל בחוק אין זה מפורט כלל, בשעה שבארצות האחרות זה מפורט בחוק ואינו נתון לרצון הטוב או הרע.

אליעזר שוסטק (תנועת החירות):
 או לשר הטוב או הרע.

בנימין אבניאל (תנועת החירות):

נמל מרסייל שייך למדינה, ולמרות זאת נמצאים שם 8 נציגים של לשכת המסחר, נציג אחד של מועצת העיר, נציג אחד של המועצה הכללית, 5 נציגי המשתמשים הממשיים בנמל, ספנים, סוחרים וכו'. הייתי יכול להביא עוד רשימה שלמה, אבל דיי בכך.

אני מציע לחשוב על כך ברצינות. אינני אומר שנציגי העובדים אינם צריכים להיות ברשות זו. הם צריכים להיות בה. הם נוגעים בדבר, ויש להם מה לומר, גם מתוך האינטרסים המימיים שלהם וגם מתוך הנסיון והידע שלהם. אבל גם אחרים צריכים להיות. וזוהי הגישה שלנו בכל המועצות הציבוריות.

נקודה רביעית שאני רוצה לעורר מבחינת החוק: יש לי רושם שחוק זה — שהוא, כאשר אמרתי, חוק חיוני וחשוב העושה צעד גדול קדימה — ניגש גישה מוטעית מתוך שהוא מתעלם מן הגישה הכלל-מדינית או הכלל-הממלכתית שצריכה להיות לגוף הזה. וכדי להבהיר את הדבר רים אתן כמה דוגמות.

בחוקי הנמלים של רשות הנמלים בארצות-הברית קובע החוק במפורש כי בהרכב רשות הנמלים אסור שימשו למעלה ממצאת חברים המשתייכים למפלגה אחת. דבר מעניין מאד. זה כתוב בחוקת רשות הנמל של בוסטון. גם בוסטון היא עיר חשובה ונכבדה לאלוקים. יש לי הרושם שהמפלגתיות אוכלת בארצות-הברית כל חלקה טובה כפה סגור יותר מאשר המפלגות המופרות אצלנו. במדינת ישראל. על כל פנים כך הראה הנסיון עד כה אצלנו. שם מצא החוק לנכון ולנחוץ לכתוב זאת במפורש. אצלנו — קארט-בלאנש. החוק סתום; השר יעשה כרצונו. מבחינה זו החוק שלנו סתום ואינו אמור דבר. מדוע לא לקבוע במפורש? ייקבע במפורש שאסור כי בגוף זה יהיה רוב לאיזה גוף מפלגתי.

אינני אומר שרע בכך, זה טוב. אבל המשל אינו דומה כלל לנמשל. אם שר התחבורה הוא באופן חוקי, פורמלי, או אפילו מעשי, רשות הנמלים — זה דבר אחר. אין לו הפנאי והיכולת להתערב בכל הדברים החובעים טיפול. הא לא יחפשו לו שטחי מחיה, כי כשר התחבורה יש לו די שטחי מחיה, ואין לו די זמן. לא כן אם מקימים רשות ממשלתית שמתפקדה לכוון ולהפעיל ולפעול בתחום הנמלים. טבעי הדבר שרשות זו תחפש לה שטחי פעולה, תחליל להתערב — ובצדק. גם אני הייתי עושה כך. לשם כך מקימים אותה. היא תתערב ותפעיל ותמנע פעולות מסימות. והשאלה היא אם טוב להתערב מלמעלה, מרחוק, או טוב לשבת במקום המרכזי אשר בו מבוצעים 85% מפעולות ה'יבוא והיצוא, ומרוכזים כמעט 100% מן הנוסעים הבאים והיוצאים מהארץ, מקום בו מרוכזות רוב רובן של הבעיות הקשורות בענייני הנמלים.

ודאי שהסנטימנט הוא לירושלים הבירה. לפעמים אימץ רים: ההגיון מחייב שהרשות הזאת תהיה באמצע, במרכז התל-אביבי הגדול או קרוב לאשדוד, בדרך בין חיפה לאילת. אבל מבחינת הפעילות המשקית הנכונה, כאשר האיש הקובע, מנהל הרשות והגוף הקובע, והרשות כשלעצמה אינם יושבים באותה צומת הפעילות והעשייה של הנמל, אין ספק שעלולות לצמוח תקלות חמורות.

אמנם אינני חסיד גדול של קביעת הרשות בחיפה, מפני שאני סבור כי שם נתגבשו כמה דפוסים שמוטב לשנותם, ולא כל-כך קל לשנות דפוסים כאשר אתה יושב במקום שלא רק הדפוס נקבע בו אלא כאשר יש גם בעל דפוס השומר עליו. מבחינה זאת ואולי אפילו מבחינת המפלגתיות שהכניסו בקביעת העמדות והמנגנונים בקבלת האנשים, אין זה בריא שמקומה של הרשות ייקבע בחיפה, אבל יכול להיות שלמרות זאת עדיפה הבחינה המשקית של אותו המרכז של הפעילות הנמלית בישראל, עד שיקום נמל אשדוד, והיא עולה על השיקולים האחרים.

אני מציע לשר התחבורה לשקול בכובד-ראש את הפרו והקונטרא, את הבעות והנגד למושבה של רשות הנמלים לפחות בשנים הראשונות, עד אשר נמל אשדוד יתחיל לפעול.

השאלה השלישית המתעוררת היא: רשות הנמלים — מה הרכבה ופעילותה. שר התחבורה הבליט לפנינו כנקודה חיובית את האיסור המוצע בחוק לשתי במועצה אנשים הנוגעים בדבר או גופים הנוגעים בדבר. דומני שגם פה הוא עשה יוצא מן הכלל, כי לגבי מועצות הפועלים או לגבי ההסתדרות מותר יהיה לשתי את נציגי הגופים האלה ברשות הנמלים. אך אני חושב שזוהי טעות. אני חושב שצריך לשתי גם את נציגי העובדים וגם את נציגי אותם הארגונים שיש להם מגע וזיקה עם הנמל.

ודאי שנציגי גוף מסויים מושפעים מן האינטרסים של הגוף שאותו הם מייצגים. אבל מצד שני יש להם גם ידע ונסיון המעלה את הנקודות המתעלמות והנעלמות מאחריהם. אילו אמרתי שנציגי גוף זה צריכים להיות הרוב ברשות, ודאי שלא היה זה טוב, כי אז יכולים היו הם לקבוע את הדברים מבחינת האינטרסים שלהם, ולא תמיד לפי הצדק. אבל שדעתם תהא נשמעת — ודאי וודאי שזה רצוי, ולא רק שבכל מקום בעולם נוהגים כך, אלא אף אנו משתפים בכל מיני גופים ומוסדות את נציגי הארגונים הנוגעים בדבר. הם במיעוט, אבל דעתם נשמעת, כי זהו הטוב במשטר דמוקרטי, שיש בירור וליבון ושכנוע הדדי עלידי הצדדים השונים, ולאחר ליבון הבעיה יוצא השביל האמצעי הנכון

זו פחות מדין רשויות ממלכתיות אחרות ותאגידים סטטוטרי רינים אחרים? מדוע כאן צריך להיות אחרת? אתה הצעת לנו דבר זה בחוק המקורי, וכתוצאה של לחץ שיניתי.

מכאן אני עובר לכמה הערות ייסוד בשולי החוק. מטרת החוק היא שהנמלים יפעלו כתיקום. על כן אני רוצה להסב את תשומת-לב האחראים לכך כי בפעילות הנמלים כמה דברים אינם „דופקים“ כיום. הנה לדוגמה נמסר לי — אינני בטוח אם זה כך, אבל נמסר לי ממקור שאפשר לסמוך עליו — כי חברה קבלנית המאריכה את הרציף בגמל חיפה, לא הצליחה משום-מה לעמוד בהתחייבויותיה לסיים את העבודה עד סוף ינואר 1961. ומכך נובעות תקלות רבות לאפשרות פעולתו של הנמל. האם זה נכון? אם כן — מה אנו עושים כדי לתקן זאת?

כן נמסר לי שכתוצאה מהזנחה נתגלה פתאום סחף שיצר שרטון אשר בומל הקרוב ביותר עלול לסתום ממש את מוצאו ומבואו של נמל חיפה. אם זה נכון, באינו מידה זה נכון? מדוע זה הגיע עד כדי כך? מה אנו עושים כדי להסיר את התקלה?

כבר כיום עובד נמל חיפה, אם אינני טועה, בהתאם לתחזית לשנת 1963 או 1964, והוא כבר משרת, כך אמרנו, 83% של כל היבוא והיציא. נמל אשדוד יהיה מוכן לכל המוקדם בעוד ארבע-חמש שנים. האם לאור הצפיפות והדחי סות של התיפקוד כיום אין אנו עלולים לעמוד בעוד חצי שנה או שנה בפני מצב של חוסר יכולת לשמש את הצרכים החיוניים של המדינה, כי כבר כיום אנו נמצאים בקידום או בפיגור (אם תרצו לומר כך) של שנתיים—שלוש? זאת אומרת שאיננו יכולים למלא את הדרוש כל עוד נמל אשדוד אינו מוכן.

טוענים שאנו מנצלים את נמל חיפה מי ארבעה לפי מטר-טונה לעומת הנהוג בעולם הגדול. אינני מייחס ערך כה רב להשוואה של טונה למטר רציף. בכל זאת משהו יש בו במדד הזה. אם אמנם כך הוא ואנו מנצלים את הנמל במידה כה טובה וברוכה, אולי יסבירו לי מדוע התעריפים אצלנו יקרים פי כמה מאשר במקומות אחרים. מדוע אצלנו התעריפים יקרים לא רק לעומת כל נמלי המזרח התיכון (כי בארצות הערביות העבודה זולה), אלא הם גם יקרים מן התעריפים בנמלי יוון, איטליה ומרסייל? מדוע זה צריך להיות כך? האם זו תוצאה של אייפיקוח ואי-השגחה וזכויות יתר של גופים שיש להם חזקה בלי כל תנאים, והם עושים את אשר ברצונם לעשות? אחרת אינני יכול ליישב את הניגודים האלה, שהנה נמל אשר עובד באופן יעיל (כך אומר מנהל נמל חיפה, וכך אמר גם מר גולן בכנסת) התעריפים צריכים להיות כליכך יקרים. מדוע צריכים התעריפים האלה להיות גבוהים כליכך?

דבר אחרון, ולא פחות חשוב, זהו נמל הקישון. נמל הקישון הוקם למטרות הבאות: (א) להקל על העומס והצפיפות, בעיקר בעונת החורף, כשהיציא והיבוא מגיעים לשיאם וכשנבצר מנמלי הדרום לתרום תרומתם המלאה בפריקה ובטעינה. (ב) להגדיל את אפשרות נמל-האם עליידי שחי ורוו מאותם הגורמים הנמצאים בו ומפריעים למוהלך עבודתו התקינה ולהתפתחותו הטבעית והרצויה, גורמים אשר ניתנים להעברה לאורך קישון. גורמים אלה הם: ענף הדיג, חיל הים, ספורט ימי, המספנות הקטנות וכו'.

יש לי רושם שמכל הדברים הללו, רק אחוז פועט ביותר חוקן עד כה עליידי נמל הקישון. ולא רק שלא הועברו לשם דברים, כמו למשל הספורט הימי, שלא הועבר לשם, והספור-

דוד הכהן (מפ"י):

מנין אתה יודע מהי השתייכותו המפלגתית של אדם. היום הוא יכול להיות פרוגרסיבי, מחר ציוני כללי.

בנימין אבניאל (תנועת החירות):

דוד הכהן, אל תהיה תמים כל-כך. אפשר לקבוע שאדם אשר נתמנה, ולמחר נפסל מאחד מן הטעמים שצויינו בחוק, מהליפם אותו. אם החוק יקבע שברשות הנמלים בישראל אסור כי יהיה יותר משליש לחברי מפלגה אחת, דייני בכך. אם בינתיים אדם מחליף עורו, יחליפו אותו. יש בכך פחות אסון מאשר במסירת גוף כה חיוני לרוב של מפלגה אחת.

אליעזר שוסטק (תנועת החירות):
 זה צריך לקבוע גם בחוק הכנסת.

בנימין אבניאל (תנועת החירות):

הכנסת מי-סדת על המשחק של מה שיגיד העם, בעוד שרשות הפעולית-משקית היא דבר אחר לגמרי. אני מסכים כי הסדר כזה יהיה בכל הגופים המשקיים. על כל סנים, אומות אחרות מצאו לנכון לקבוע זאת. אנהוג, שהענינים המפלגתיים מתלבטים אצלנו במידה מופרזת ואיכלים כל חלקה טובה, דווקא אנו נותנים בענין זה יד חופשית.

דוגמה אחת: החוק הבריטי בדבר רשות הנמלים קובע כי אחת לשנה חייבת הרשות להגיש דין-חשבון לפרלמנט. בענין זה אין החוק שלנו אומר ולא כלום. הוא סתום. הוא מסתפק בכך שיש להגיש דין-חשבון לשר התחבורה. כבודו של שר התחבורה במקומו מונח, ואינני ממעיט חס וחלילה את ערך הדבר. אבל אינני רואה שום סיבה מדוע לא יגישו דין-חשבון למליאת הכנסת או לפחות לוועדה המתאמה, לוועדת הכלכלה, אחת לשנה. אני מציע לשר התחבורה להסכים לתיקון כזה, כי חשיבותו בקביעת יתר פיקוח ציבורי משהו בצורה המוצעת, שהיא רק גישה אדמיניסטרטיבית.

דוגמה שניה, ואני רואה גם אותה כחמורה. הענין שאנו דנים בו, הרי ענין חיוני רואה. אם אפשר לומר שבטכסוכי עבודה השביתה היא הדרך (אמנם יכולות להיות גישות שונות), הרי בענינים חיוניים למדינה לא יהיה שום רע בכך אם תחילה יהיה תיווך, בירור, בוררות, מרות המדינה. והנה החוק המקורי, כפי שהוגש לנו, באמת כלל את הדבר הזה. בסעיף 18 לחוק נאמר כי דינם של עובדי המדינה יהיה כדיון עובדי שירות התעסוקה, כדיון עובדי המוסד לביטוח לאומי. אלה עובדי מדינה. האם תהיה זו פגיעה במישהו אם יהיה זה דינם של העובדים בנמל אשר הקנה לו מעמד של תאגיד משקיירוחי הנושא את עצמו? מבחינת חיוניותו של הענין יש חשיבות לכך שהעובדים יהיו עובדי מדינה. כך היה גם כתוב. אבל היה לחץ מצד טועלי נמל חיפה. אינני יודע מדוע בא הלחץ הזה. מדוע לעובדי שירות התעסוקה ולעובדי המוסד לביטוח לאומי מותר להיות בסט-טוס מסויים, ואילו לעובדי נמל חיפה אין סטטוס זה טוב? היה לחץ נגד זה. הדבר שונה עליידי השר והוא הביא זאת כבשורה. אינני בטוח אם זה טוב כל-כך, שבמפעל כה חיוני ישנו מן הרפוסים המקובלים אצלנו לגבי תאגידים סטטוטוריים.

שר-התחבורה י. בן-אהרן:

עובדי המדינה אינם נותנים למשטר של בוררות.

בנימין אבניאל (תנועת החירות):

אדוני השר, הבאתם הצעת חוק, ובה היה כתוב מה שאני רוצה, אמנם לא על בוררות, אבל על תנאי העבודה. אתה שיניתי זאת. למי היה זה דרוש? מדוע דינה של רשות

מלים, מראה לי עד כמה התקדמנו. זוכר אני את העבר. בחודש מארס 1936, לפני עשרים וחמש שנה, חתמתי — לפי הוראות המחלקה המדינית של הסוכנות היהודית, בסיועו הנמרץ של הניצב העליון ווקופ, עם של האוצר של הממט שלה ג'ונסון — על הסכם דבר כניסת 16 פועלים יהודים לעבוד בנמל חיפה. פועלים יהודים עבדו אמנם כבר קודם לכן בסבלות בנמל, עבדו כבר מחילת שנות העשרים (אגב, אחד מהם פטיין עובד עד היום בנמל), אבל הם עבדו אז בסבלות פרטיות, בעד טוחרים יהודים, והם עסקו בהוצאת הסחורה, לאחר צאתה מבית המכס, אל מחוץ לגבולות הנמל. רק בשנת 1936 קיבלנו עבודה קבלנית של פריקת האניות. דבר זה היה למורת רוח הפקידות האנגלית, וביחוד למורת רוחו של מנהל בתי המכס, שנמל חיפה היה תחת סמכותו. מבצע זה לא היה כלל פשוט כל כך. רבות הן הבדיחות הקשורות בזה.

אני זוכר מקרה, שהניצב העליון קרא לי וסיפר לי במרירות רבה וכנה, שמנהל המכס ניסה לבטל עבודת הסבלים היהודים, בפנותו לניצב העליון בדברים אלה: אדוני, כלום ראית בחיך סבלים בלונדון המרכיבים משקפיים? והרי חזיים מרכיבים משקפיים. על כך השיב לו הניצב העליון הנאור: הדבר היהודי שאני יכול לעשות בלי משקפיים הוא — לשמוע מוסיקה, ואינני רואה כל מגרעת בסבלים המרכיבים משקפיים.

אשר לעבודה בשבת — כאשר הוטל על פועלינו לטפל בפריקת ספינה, או חצי ספינה, היו חייבים לעבד גם בשבתות. אי-אפשר היה לעכב את האניה למשך השבת ולשלם את כל הקנסות, דבר שהסתכם בסכומים עצומים. זכר אני שנקראתי או אל הרב קוק המנוח. אמנם לא קיבלתי ממנו היתר, אבל למעשה הוא נתן לי מעין היתר במנדו ראש. מאד נחרד כאשר שמע שיהודים עלולים להיות מקופחים, הבין את הדבר. כיום אנו מחליטים ומסדירים את העבודה כרוחנו ויכולים לקדש את השבת גם בנמל.

עכשיו אנו הולכים להעז ולבנות נמל בכוחות עצמנו. כל הפעול הנמל על כל שירותיו ואופי עובדיו יתנהל על ידי הרשות. נזכור כולנו מה תרמו לכך חברות ההסתדרות, נוסף לגורמים אחרים, ואיך התגברנו במשך השנים האחרונות על התקלות והמגרעות החמורות שהיו בנמל. זה סיפור שעדיין לא סופר כולו; בבחי ההתנדשות שלנו במדינת ישראל זו אחת הפרשיות המפ ארות ביותר של כיבוד העבודה.

אינני רוצה להרחיב את הדיבור על החוק. היה לי חלק — אמנם חלק צנוע — בהכנת החוק. עיקר העבודה בשלב זה נפלה בחלקם של היועצים המשפטיים של משרד התחבורה ועובדיו המנוסים, שהם בעלי ניסיון בשטח זה; והם עמלו ועבדו על חומר רב על מנת לנסח את החוק. אני חושב שהחוק כפי שהוגש הוא חוק טוב והולם את צרכינו. ייתכן שוועדת הכלכלה תכניס בו תיקונים, כפי שאמר חבר-הכנסת אבניאל. אבל הייתי מציע לוועדה להיזהר מהכנסת התיקונים מרחיקי לכת בשלב זה. מוטב לזכות ולצפות לתקופת ניסיון מסוימת. בכל חוק עשויים לחול שינויים שהזמן גורמם. גם חוקים שניגמם מדי שמיים יש שהשתנו בעקבות ההמצאת החדשות שנתגלו במשך הזמן.

הניסיון של הפעלת האגיד הוא חשוב יותר מכל מיני שיקולים אחרים שיכולים לבוא עכשיו. יש להניח שכל השיקולים שנשמעו כאן כבר עברו תהליכי בריר שונים גם בוועדה שניסחה את החוק, גם במשרד המשפטים וגם בוועדת השרים הכלכליים. לכן לא הייתי מציע להכניס עכשיו שינויים מרחיקי לכת.

טאים מתרוצצים במאות סירותיהם בנמל חיפה; לא הועבר לשם חיליהם, לא המספנות ואף לא המבדוק הצף, אלא שגם לגבי עצם הצפיפות והקלתה — נמל הקישון אינו מלא תפקידו.

אינני יודע אם הדבר בא כתוצאה מהמאבק שהתנהל לגבי הבעלות על הנמל. בסופו של דבר הגיעו לשותפות, ולמד עשה — נמל הקישון נמצא באותה הבעלות של נמל חיפה, אם כי פרופורמא נמצאים שם גם שותפים אחרים והון אחר. למעשה הכל נעשה בתיאום, במקום שיהיה קיים גורם של תחרות, כדי להראות כי הנה אפשר להזיל, ואכן קיימת תחרות בריאה. לבסוף הכניסו אותם אל תחת קורת-גג אחת, שילמו להם פיצויים, ולמעשה שניהם נמצאים כיום בידי אותה הנהלה הקובעת מה לעשות.

אינני בטוח אם מצב זה טוב כל-כך, אינני בטוח אם מצב זה בריא. אינני בטוח שרשות נמלים כיללת, הקובעת גם את הקו הכללי, תאפשר התחרות פנימית בין הנמלים. מאחר שתהיה להם הנהלה אחת, תהיה זו בעצם שותפות, והדברים ייקבעו לגבי שניהם מלמעלה.

לפני שנים דובר הרבה על המבדוק הצף, מיליונים רבים הושקעו בו. פתאום מסתבר שזה עבר לכאורה לידי גורם שאי ננו ממלכתי. מכל המיליונים הרבים שהושקעו בו, לא קיבלנו פרוטה אחת. ולא זו בלבד, אלא שכאשר כיום צריך להעבירו למקום אחר, הרי הגורם שלמעשה הוא הניגאל את המבדוק הצף, אינו מוכן להשקיע אפילו את הסכומים הדרושים כדי להעבירו לנמל הקישון, והוא מטיל זאת על המדינה. טובת הנהא — אין; תמורה — אין מקבלים, אף-על-פי שמיליונים רבים הושקעו במבדוק הזה; וכאשר צריך להעבירו למקם שקבעו לו — אין הם רוצים לשאת בהוצאות. דבר זה יכול לקרות רק כתוצאה מהיות המבדוק ברשותו של גוף הנג בשירות ובשררה, בלי לקבל עליו חובות. כי למעשה אין זכיון על המבדוק, לא לשירותי הנמל ולא לגופים האחרים הפועלים. אין זכיון שיקבע מה אתה חייב לתת לנידינה, ומה חייבת המדינה לתת לך. אלא שבתוקף חוקה גוף זה מקבל הכל, ומנהל פעולותיו על דעתו ועל-פי חשבונו ה-א.

אני חושב שרשות הנמלים חייבת לתת את הדעת גם על תיקון הנקודות שהזכרתי, הוכיונות שהם תוצאה של הזקה. לדעתי יש להייב את עצם הרשות. זהו צעד רציני קדימה. אבל במה דברים אמורים? — אם נתקן אותם הליקויים על מנת שהגוף הזה יובא לפעולה ככיוון התכליתי הנכון. אם לא — זאת וישאר מסגרת יפפה, קנקן נאה, אבל תוכו יהיה ריק וישאר כמעט כפי שהיה עד כה.

אני מניח שוועדת הכלכלה תצליח לתקן את הדברים.

דוד הכהן (מפא"י):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. אני חולק על דעתי של חבר-הכנסת אבניאל, שציפה משר התחבורה שיתן כאן הסברה יותר ממצה ולעריפי החוק. אני חושב כי מוטב לשמוע כאן הרצאה נאה ורבת חכמה ששמענו בשבוע שעבר משר התחבורה, וכך גם לגבי דיון בכל חוק אחר. אינני חושב שצריך להיכנס לפרטים של סעיפי החוק כבר בקריאה הראשונה. הזמן לדיונים בסעיפי החוק יגיע כאשר שר התה- בורה ישב שעות וימים בוועדה, במקרה זה בוועדת הכלכלה, שחבר-הכנסת אבניאל הוא היושב-ראש שלה, ושם ייכנס ללא ספק לפרטי הפרטים של סעיפי החוק, מתוך יתר ריכוז, ואז יהיה זה גם יותר יעיל.

ההרצאה הרחבה ששמענו בה על ההישגים, על השלב החדש של התקדמות בחיי המדינה ככל הנוגע לטיפול בני

וראיתי כיצד צמח הנמל שבה, על צמצום פעולתה של הנהלת נמל חיפה ושקיעתה של הנמל — אין להם יסוד. הנהלת נמל חיפה תמשיך להפעיל אותו. אמנם ייתכן שנמל חיפה ייפגע במידה מסויימת, אם צרכי הארץ ייחייבו זאת, כפי שהם מחייבים כיום בנינו של נמל אשדוד. ייתכן שמאט עני החלק הדרומי של הארץ, האשגל והפוספאטים, לא יוט ענו עוד בנמל חיפה; ייתכן שחלק מהגרעינים יורקו בס'לו שיותקן בנמל אשדוד. וייתכן שההינטרלנד של נמל אשדוד, שיגיע עד רחובות ופתח תקוה, יפגע במידה מסויימת בנמל זויפה. אך אני נוטה להניח שלא יפגע, כי ההינטרלנד זה יפתח רק בעוד חמש שנים, ובמשך זמן זה יפתח אזור חיפה במידה כזאת, שנמל חיפה יעבוד בהיקף שהוא עובד כיום, ואף יעלה על זה. אך כל זה יקרה או לא יקרה לא כתוצאה מכך שנמל חיפה יהיה נתון בידי רשות עצמאית או בתוך תאגיד כולל, בהתאם לחוק המוצע.

עצם הקמת רשות הנמלים אינה מחייבת הוצאתו של שום איש מעבודתו בנמל חיפה. להיפך. אינני יודע כיום כיצד ייקבעו הדברים. אבל אני משוכנע שהם ייקבעו עלי-פי עדיפות כלכלית. יכול להיות שיהיו גם שיקולים מדיניים, אבל אני מעדיף שהדברים ייקבעו על-פי שיקולים כלכליים. ואז יהיוספו מיד לחיפה 30—40 משפחות שמפרנסוהן עובדים כיום במשרד התחבורה בירושלים ובתל-אביב, או אצל החשב הכללי במשרד האוצר. אבל ריכוז הפעולה ההנדסית, הסטטיסטית, בעיות התעריפים, מיכון א. ב. מ. — ברור שכל אלה צריכים להיות מרוכזים ומנוהלים על ידי הרשות. ההדרכה אף היא צריכה להיות מרכזית. כיצד ייתכן הדבר אם כל נמל יחיה את חייו, וכל אחד תהיה לו רשות משלו. איך הוא ישא על כתפיו את המעמסה הכספית? על יסוד מה יקבל מילות מחוץ לארץ, הן גם היום הכל בנוי על יסוד המשענת המרכזית ששמה מדינת ישראל ואותם כלים המור עלים עתה יעברו לרשות המוקמת. לפיכך אין ספק שמבחינה אופרטיבית ופונקציונלית לא תהיה שום פגיעה בנמל חיפה ובכל הנוגע לתפעול נמל זה.

הערה אחת ברצוני להעיר לדברי חברי הכנסת אבניאל על הרכב הרשות. נכון שישנן דוגמות שונות ובכל מקרה יש הרכבים שונים. חברי הכנסת אבניאל דיבר על הגורם המפלגתי בהרכב רשות הנמלים. לפני מונח חוק הרשות של מדינת מסצ'וסטס שבארצות הברית. להכונה במקרה זה כנראה לנמל בוסטון. שם יש רשות המורכבת משבעה אנשים. נאמר שלא יותר מארבעה משתייכים למפלגה אחת. זאת אומרת רוב חברי הרשות יכולים להיות ממפלגה אחת, כי ארבעה מתוך שבעה מהווים רוב. וזאת במדינה שבה יש רק שתי מפלגות. כיוון שברשות מוצעת אצלנו לפי החוק יהיו ארבעה פקידים ממשלה — אני מניח ארבעה פקידים ממשלה ממשרדים ממשלתיים שונים — וחמישה אורחים, איך יתחלקו החמישה בין שתי עשרה המפלגות המיוצגות בכנסת? אם חברי הכנסת אבניאל יוכל להביא פתרון לכך, יבורך על כך. אבל אני מציע שלא נביא בחשבון גורם זה. אלא ננהג כפי שנוהגים במסצ'וסטס, ונכלול ברשות אנשים בעלי סיון נרחב בהנדסה, פיננסים ומסחר. ואני מניח ששיקולים אלה יהיו לנגד עיניהם של שר התחבורה והממשלה כאשר יצטרכו למנות את אנשי הרשות, ולא השיקול המפלגתי הנפסד בכל הנוגע למינוי אנשים לתפקידים כלכליים במשק הממשלתי.

משה כרמל אחותר העבודה — פועלי ציון):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה. חוק רשות הנמלים נולד במול של התנגדות טריטוריאלית חיספית, שגרעינה אס-

אבל נתעוררה שאלה, ששימשה נושא לדיונים פומביים, אם תהיה רשות נמלים אחת או תהיינה כמה רשויות נמלים. נעשה נסיון להשמת למצב הקיים בנדון זה בנמלים בארצות אחרות, ונאמר שבארצות אחרות כל נמל מופעל על-ידי רשות עצמאית. אני חושב שעלינו להיאחז בנוסחה שבחנונו לעצמנו, ואשר נקבעה בחוק, כי היא הולמת את תנאינו וצרכינו. אין להשוות 2—3 הנמלים שלנו לנמלים ברוטרדם ואמסטרדם. בארצות אחרות יש לכל נמל עבר משלו והתפתחות משלו. יש נמלים השייכים לעיריה, יש נמלים השייכים לחברת רכבות; יש נמלים שיש להם אפשרות להתחרות זה בזה; לרוב אלה הם נמלים שהביאו רווחים, בעוד שהנמלים שלנו עדיין לא החלו להביא רווחים. בארצות חוץ יש נמל המוכן להפסיד, כיוון שהרכבות שבבעלות אותה זוכרה ישאו רווחים. באותם נמלים השיקולים הם שנים לגמרי. אצלנו אין מקום להתחרות בין הנמלים. ההתחרות צריכה להיות בתפעול הנמל, ביומה של הנהלת הנמל שתפעולו יהיה ברשותה; בשירותים שהנמל נותן; בצמצום המנגנון, בייעולות השירות, בנקיון ובכל יתר הדברים הקובעים את התפתחות הנמלים. בארצנו אין איפוא מקום לרשות נפרדת לכל נמל. גם אלה תהיה רשות נפרדת לנמל חיפה ורשות נפרדת לנמל אשדוד, אין להניח שנמל חיפה יצליח יותר. שכן אם, למשל, הממשלה, שהיא בעלת הרכבת, תעלה את תעריפי הרכבת, ייפגע נמל חיפה, כי הוא אינו יכול לקבוע דברים לגבי מסילת הברזל.

פיתוח הנמלים אצלנו אינו דומה לפיתוח הנמלים בארצות אחרות. בארצות אחרות קשור פיתוח נמל בפיתוח ההינטרלנד ובפיתוח הסביבה. זה נושא ליומה פרטית לרוב. אצלנו תכנון הפיתוח גם הוא בידי הממשלה. לכן אב הממ שלה תחליט על השקעת עשרות מיליונים לירות בפיתוח הנגב, מיד תצטרך להחליט על השקעת כספים בפיתוח נמל אשדוד. הוא הדין לגבי חיפה. דברים אלה שלובים זה בזה. הם כולם באים ביומה מרכזית ממלכתית. צריך לראות את כל הדברים במשותף. ואין כל טעם להערים עלינו רשויות מיוחדות לכל נמל ונמל, כאשר למעשה לא תהיה עצמאות לכל אחת מן הרשויות.

הפיקוח על הנמלים הוא בידי משרד ממשלתי מסויים. המשרד הממשלתי מוציא את הפיקוח מידי ומעבירו לרשות האחת. הרשות היא הנהלת הנמל, והיא איננה מוסד לפיקוח. מהו פיקוח ומהי הנהלה — איש עדיין לא הצליח להסביר לי. נקח לדוגמה משרד ממשלתי, שבבעלותו נמצא מפעל מסויים, נניח חברת החשמל. נוסף לכך קיימת מועצה של חברת החשמל, כמו כן הנהלה ומנהל כללי של החברה. אינני יכול להבין מה עושה המועצה. אני חושב שהמועצה גורמת רק להוצאות. הצורה המקובלת עולם היא הנהלה ומנהל כללי וכך יהיה גם במקרה זה. אני הייתי חבר הנהלה של עסק גדול, שהיתה לו שורה של בתי חרושת וניפעלים אחרים ולכל בית חרושת היה מנהל. אבל יחד עם זאת היתה הנהלה מרכזית של כל המפעלים. שקבעה את תכניות הפיקוח, בחנה את צרכי המסחר, היצוא וכל היתר. הנהלת כל מפעל גילתה יומה בכל הגע למפעל, דרשה מימון, גלחמה על המימון, אך ההחלטה הסופית היתה נתונה בידי הנהלה.

רשות הנמלים תהיה על הנמלים. היא לא תפקח עליהם. אינני מסוגל להבין את ההבדל שבין פיקוח וניהול. כמוכן יהיה תפעול הנמל נתון בידי מנהלו, ויכלול את כל מאות הפרטים הקובעים חיי משק זה.

כל דברי החרדה שאני שומע בעיר חיפה, שבה גדלתי

לצרף את המספנה, שלא זו בלבד שתספק עבודה לאלפי פועלים בגמר השלב הראשון, אלא תשמש גם גורם לפיתוח הנמל.

מסתבר איפוא שאין לדבר על הקפאת הפיתוח בנמל זה. ומי שאומר כי כל מטעני היבוא והיצוא שלנו יוכלו לעבור דרך נמל חיפה, שלא יצטרך להתחלק עם נמלים אחרים, כמו נמל אשדוד, ונמל אילת, היינו, שאילמלא נמלים אלה היה נמל חיפה עשוי לפרוש כנפיו על פני כל הארץ — אינו אלא טועה. תפיסה זו אינה לקבל בשום פנים, והיא משתי סיבות: ראשית, היא איננה עולה בקנה אחד עם הצרכים הכוללים של הארץ; שנית, מפני שחיפה עצמה איננה יכולה לספק את הצרכים הגדולים ומתרחבים של הארץ. מפרץ חיפה הוא מקום טוב ונוח לנמל, אבל הוא לא יכול לענות על צרכי ההתפתחות של ישראל במשך עשר השנים הקרובות.

לפי התחזית תגיע הקיבולת בשנת 1970 ל-5.5 מיליון טון. גם אז, כעבור עשר שנים, יקבל מזה נמל אשדוד לפי התכנון רק 2.5 מיליון טון, ואילו נמל חיפה, שהקיבולת האופטימלית שלו מגיעה כיום ל-2.2 מיליון טון, יקבל למעלה מ-3 מיליון טון, בתוקף הפיתוח שנמשך ויימשך.

ערכה של השוואה הוא בכך, שהיא עונה על צרכים ארציים. כבר אמרתי מעל במה זו בהזדמנות אחרת, שהיה סה מפגש של דרישה מהחוק עם צורך עולה מבפנים. לא תמיד הדברים עולים בקנה אחד, המעם הם עולים. רשות ארצית זו צריכה להיות גורם להסדרתם והכוונתם של ענייני הנמלים מבחינה רציונאלית ארצית ולא מבחינה לוקאלית. והרי צריך להביא בחשבון כי קיימות גם בעיות של פיזור האוכלוסיה וניצול אוצרות טבע. חברה-הכנסת אבניאל ציין כאן שגמל חיפה נוטל 83% מהמטענים. רצוי שמישהו יעשה את החשבון — ואולי זה יעשה בוועדת הכלכלה — כמה הדבר עולה למדינת ישראל, כאשר האוכלוסיה ברובה הגדול והמכריע מרוכזת בדרום. אם טוב הדבר ואם רע הוא — ולפי דעתי הוא טוב — הפיתוח יופנה בעתיד בעיקרו דרומה. גם לגליל וגם לסביבות חיפה יש עוד עתיד של פיתוח, אבל אנו שואפים, והתנאים מצויים לכך, שהפיתוח יופנה בעיקר לדרום. צריך לעשות חשבון כמה עולה לנו ההובלה של היבוא שהחלקים אותו בקרב האוכלוסיה, כאשר הנמל נמצא במקום שהוא מצומצם במידה מסוימת מבחינת האוכלוסיה, ואילו במקום שהאוכלוסיה גדולה — אין נמל. מה ההגיון המשקי לכך, שהאשלב מדרום ים המלח יובל להיפתח? מה ההגיון להעביר לשם את הפוספט?

לעומת זאת יש לחיפה עתיד לבני עניינים אחרים. יש תעשייה בסביבות חיפה, יש קריית פלדה, שתצטרך לקבל עפרות מחוץ-לארץ. איש לא יעלה על דעתו שצריך להביא עפרות אלו לחיפה דרך נמל אשדוד.

הוא הדין בנוגע ליצוא. קיימת בעיה של יצוא פרי הדר. לפי התכנית הקיימת, קצב הגידול של הפרי בשניעור של מיליון תיבות לשנה ולמעלה מזה לא יאפשר להצטמצם במסכה המקובלת של הובלה דרך נמל חיפה. איזה הגיון משקי יש בכך, שתוספת הפרי המרוכזת בדרום, בסביבת רחובות או אשקלון, תובל לחיפה?

אני אומר שההכונה הנכונה מחייבת שלא תהיה רשת לוקאלית לכל נמל, אלא רשת ארצית, שתסדיר את הפעול הנמלים ותנהל אותם בהתאם לצרכים המשקיים הכוללים של הארץ. אלה הן פעולות שאינן יכולות להיעשות על-ידי רשות מקומית, מפני שבדרך הטבע רשות מקומית רואה את צרכי המקום המצומצמים.

שר היה למצוא כבר בעת הדיונים על התכנית להקמת נמל אשדוד. אמנם בדיונים על הקמת נמל אשדוד היה עוד גורם אחד שגילה התנגדות להקמת נמל זה מחוץ למסגרתו, הוא, היא עיריית תל-אביב דאז. ואף-על-פי שאין נשמעת עוד התנגדות לנמל אשדוד, לא בחיפה ולא בתל-אביב, והכל כאילו השלימו עם הקמת נמל אשדוד. שנכנס בימים אלה לשלב של ביצוע, שכן בעוד כמה ימים יפורסמו המכרזים ובאביב הקרוב יתחילו בעבודה של ממש — בכל זאת נראה הדבר שיש מי בחיפה שעדיין לא השלים עם הקונצפציה של רשות ארצית לנמלי ישראל.

כאשר הוקם ונקבע מקומו של נמל חיפה, לא שאנו אותנו, לא על מקומו ולא על אופיו. הוא לא נועד בזמנו לשרת דווקא את ארץ-ישראל בגבולותיה אז, אלא הוא הקם כבסיס נמלי בריטי לארצות אחדות במזרח התיכון. על אחת כמה וכמה שלא ראו לנגד עיניהם את הגבולות של מדינת ישראל כיום המשתרעים עד היום.

נמל חיפה הוא עד היום זה — ויישאר עוד כמה שנים — הנמל העמוק היחיד במדינת ישראל, ואף-על-פי שהוא נמצא בצפון הארץ, הרי הוא חייב לשרת את צרכי הארץ כולה ולא את צרכיה של העיר חיפה בלבד. אך נדמה שהכרה זו עדיין איננה נחלת הכלל, כפי שניכר גם מתוך עצם הנטייה לשמר את הנמל הזה ולהתאימו לצרכים המוגבלים של העיר חיפה. בעוד שעליו לשרת את הארץ כולה. התנגדות זו באה לידי ביטוי גם בדיון על הרשות. הרשות משרתת לתת שירות נמלי ארצי בנמל אחד, בשני נמלים ובשלושה נמלים. אני מקווה שלא יעברו הרבה שנים עד שיהיו לנו שלושה נמלים עמוקים.

למעשה שתיים מהן הסענות שמשמיעים עכשיו נגד רשות הנמלים: האחת — מקפתים את נמל חיפה; השניה — פוגעים בעצמאותו של נמל חיפה. ראוי איפוא להעמיד דברים על אמיתותם. ההנחה שהניח חברה-הכנסת דוד הכהן, שנמל חיפה ייפגע, היא לפי מיטב ידעתי הנחה תיאורטית. לא זו בלבד שאין נמל חיפה ופיתוחו עומדים להיפגע; נהפוך הוא — נמל חיפה נמצא ויימצא בתהליך של פיתוח מתמיד. די אם אנכיר מה עושים בו כיום. לדוגמה, אחת מגי רבות: בניית הרציף החדש, שהזכיר חברה-הכנסת אבניאל. ונדמה לי שבצדק העיר חברה-הכנסת אבניאל שקצב השלמתה הא יאטי מדי בהשוואה לתכנית. אבל בניית הרציף הולכת ומתבצעת. זו עבודה שתעלה 10 מיליון לירות, ותוסף תפוקה של 600,000 טון לשנה בנמל חיפה. דוגמה נוספת: בנמל הקישון — אף-על-פי שעד היום הזה, גם לפי התכנית החדשה, איננו מספק את התכנית המקורית שחבכו זרועות עולם — גם שם יגשו בזמן הקרוב להקמת רציפים נוספים ועמוקים יותר, כדי שיוכלו לעגון בו גם אניות גדולות ודבר זה יאפשר להגדיל את התפוקה של הנמל מ-200 אלף טון ל-450 אלף טון, היינו בלמעלה מ-100%.

כידוע, נמל איננו כולל רק רציפים; הנמל כולל גם מח' סנים, דרכי גישה, מנופים וציוד על פני הים. ובהקשר זה אפשר לומר שענין אולם הנוסעים, שהוא צורך דוחק כבר מזמן בחיפה, נכנס לשלב של ביצוע. וזה לא רק ישמר את תהליך קבלת הנוסעים, שהוא ירוד בהשוואה לנמלים מסוג זה בעולם, אלא גם ישחרר לנו אולם רבי-היקף לסחורות.

רצוי להזכיר גם את 14 המנופים הסורטליים שהוקמו על-כבר-פנים בזמן שהתחלתי את עבודתי במשרד התחבורה עדיין לא היו. התקנתם משפרת את תהליכי העבודה. כמו-כן יש להזכיר את הממגורה השלישית של "גדון". לכך יש

בנימין אבניאל (תנועת החירות) :
 לגופו של דבר לא הצעתי רשות נפרדת.

משה כרמל אחדות העבודה — פועלי ציון):

אני מוצא סתירה כלשהי בדברים האלה, שלך ושל אחי רים, האומרים: גם עצמאות של הגמלי, שלא יתערבו יותר מדי, וגם שהרשות תשב בחיפה. אם היא תשב בחיפה — תתערב, אך אם היא תשב במקום רחוק, ההגיון מחייב שתתערב פחות.

אני חושב שהיא צריכה להתערב, אבל לא יותר מדי. זה מוכיר דברי אלתרמן, שאמר כי צריך לשים יד קשה אבל רכה. כלומר, צריך לדעת את הגבול, צריך שכל מקום לא יעשה מה שעולה על דעתו. עם זה צריך שההכונה והניהול והתפעול מלמעלה לא יערערו את היוזמה המקומית, את ההרגשה של מידה מסוימת של עצמאות שכל יחידה משקית זקוקה לה; והרשות הזאת באה להעניק מידה מסוימת של הנהלה משקית.

לבסוף אני רוצה להדגיש ולומר: נדבה לי שהחוק הזה מבטיח, וזכויותיהם של הפועלים, יהיה השינוי כאשר יהיה — והשינוי המוצע הוא שינוי מבורך, יש בו ברכה, ובסופו של דבר גם ברכה לחיפה, כי אני מאמין כי מה שטוב לארץ, טוב גם לכל תא מתאיה של הארץ — השינוי הזה אינו צריך בשום פנים לפגוע באיזו צורה שהיא בעובדים שרכשו את זכויותיהם בעמל, בזכות ובצדק, בהזמנות חגיגות זו לא יטילו על הפועלים בורות חובה ולא יגרעו מהם מה שיש להם.

אני חושב שראוי מהבמה הזאת להרגיע, במידה שהיא דאגה של הפועלים בחיפה, העושים את עבודתם בתמימות ובמסירות, היא דאגה כנה — ואני חושב שרובם יש להם דאגה כנה לגבי עתידם — ראוי מעל הבמה הזאת להרגיע אותם במה שנוגע להמשך הפיתוח של נמל חיפה במסגרת ארצית וגם במה שנוגע לשמירת זכויותיו של כל איש ואיש.

אולי לא יהיה לבסוף מיותר להזכיר גם את ענין טועלי יפו ותל־אביב, העובדים בנמלים שאינם עמוקי־מים. אף אם לא מן הנמנע שבשנים הקרובות, עד שיושלם נמל אשדוד, תתברר העבודה בנמלים האלה, הרי בסופו של דבר, כאשר יהיו לנו שני נמלים עמוקי־מים בים התיכון ונמל עמוקי־מים באילת, בדרך הטבע שתפקידי הנמלים של יפו ותל־אביב יצטמצמו. אך עם זה עלינו לדאוג לכך שהיגע שנרכש שם לא ירד לטמיון בשום פנים ואופן. יש זכות לעובדים אלה להמשיך בעבודת הים בנמל המוקם סמוך לעירם, נמל אשדוד, וזה — לטובת האדם העובד ולטובת המדינה כאחד. פועלי הנמלים של יפו ותל־אביב צריכים להיקלט בנמל החדש יחד עם פועלים מאשדוד עצמה. והמאמץ הזה מן הראוי שייעשה.

הי"ר א. בן־אליעזר :

הישיבה הבאה — מאחר בשעה 16.00. ישיבה זו נעולה.

אנו נמצאים באו"ן הנתונה בתהליך של פיתוח ואין לתת עדיפות לאזור מפותח ולכלי מפותח ולהתעלם מצרכי אזורים וכלים הטעונים פיתוח. לסיכך אני מגיע למסקנה שהרשות הארצית הזאת, שאינה רשות של ביקורת ואינה רשות של פיקוח, אלא היא רשות קובעת בדברים — בנוסף לקביעת התעריפים, בנוסף לקביעת המדיניות והפיתוח, היא חייבת להתערב בהכוונה, בניהול ובתפעול. וברור שאפשר לתת למושב תפעול משמעותי שונות. אין זה מתקבל על הדעת שהרשות הזאת, אילו ישבה בהיפה עצמה, כמו שיש מבקשים, לא היתה קובעת איזו אניה להכניס, לאיזה רציף לקשור אותה ומה יהיה ארגון העבודה. זה ענינה של הנהלת הנמל, של מנהל הנמל, ולא לכך הכוונה בעת שאומרים "תפעול".

אולם יש שורה של פונקציות בנמלים החורגות מעניני תעריפים וכספים, שאם מניחים אותן בידי הנמל המקומי ונותנים לו, כביכול, אוטונומיה, מוכרחים להגיע לכפילות מיותרת ולפירוק המסגרת הארצית. והענין הזה של רשות — גם אינו דבר שיכול לכוון ולקבוע בענין הנמלים.

כדי לא לדבר באופן מופשט: יש ענינים ומחלקות שונים בנמל זה או בנמל אחר, כגון מחקרים כלכליים, תכנון הנדסי, בעיות של ניהול מסחרי, קונצסיות, התקשרויות עם גורמי חוץ, תנאי העבודה, תקנים, ייעוץ משפטי — שאם מניחים אותם למקומות, משיגים שני דברים: א) כפילות ובזבוז; ב) מניעת הכוונה וידע מרכזי.

רבותי, יכול להיות שאיש מסויים העובד בסטטיסטיקה בנמל זה או אחר, דואג לאינטרסים שלו — עוד אגע בדבר, אינני חושב שאנחנו צריכים לפגוע באינטרסים של מישהו — אבל נמל זה לא ענין לדור אחד; נמל, על ההשקעות שאנחנו משקיעים בו, הוא ענין לדורות. אנחנו מוכרחים להביא בחשבון את צרכי הארץ הכוללים ואת צרכי העתיד של הארץ. לפיכך אסור לנו שהאינטרסים הפרטיים, הרגעים והחולפים — שאינם צריכים לזלזל בהם ולא צריך לפגוע בהם — ישפיעו על הקביעות הארציות מתוך הראיה למרחוק. כמו כן אני רוצה להדגיש, שבתנאים שלנו הזיקה לממ"שלה הוא דבר שבהכרח. אנחנו צריכים למצוא פה — ואפשר למצוא זאת בחוק — סינתזה בין התפעול המקומי לבין הצורך במרות הממשלה על מדיניות הנמלים אנחנו מדינה מתפתחת, הנמלים הם גורם מכריע במשך הארץ מכל הבחינות, מבהינת התעריפים ומבחינות ההכונה וההפעלה. הזיקה הזאת לממשלה אינה אפשרית בקשר של פדרציה ברושתינג. אמנם חברי־הכנסת אבניאל הלך לקראת הנטיות הספארטיסטיות של חיפה בכמה ענינים, אולי מתוך שזה תפקידה של האופוזיציה לנגח קצת את הממשלה, ובמקרה זה — את משרד התחבורה —

אליהו מרידור (תנועת החירות) :

לפעמים עושה זאת לא רק האופוזיציה.

משה כרמל אחדות העבודה — פועלי ציון):

— אפילו אם צריך לתמוך בחיפה האדומה. זה תמורה ומור.