

ממצאי מעקב

שינוע מטענים בנמל אילת

ד"ר שנת 19, עמ' 675

הכנסות נמל אילת משינוע מטענים אינן מכסות את העלות. השתתפות הרשות בהוצאות כלליות ובאחזקת הנמל — שבאה מכספי אגרת הרציף הנגבית על ידיה — בשנת 1967/68, כיסתה את הגרעון משינוע מטענים וגם את הוצאות בנין ההשקעות (ריבית ופחת) ואף השאירה עודף בסך 134,142 ל"י.

בשנים 1968/69 ו-1969/70 כיסו אמנם ההכנסות משינוע מטענים את העלות, אולם, כתוצאה מהוצאות מיוחדות, שאינן קיימות בנמלים אחרים, כגון תשלומים עבור ימי בטלה והוצאות עבור גיוס כוח אדם, ומגידול הוצאות הריבית והפחת, התהוו גרעונות — גם לאחר השתתפות הרשות בהוצאות הכלליות של הנמל — שהסתכמו בכ-52,500 ל"י בשנת 1968/69 ובכ-230,000 ל"י בקירוב בשנת 1969/70.

תפעול הנמל. האוניות הפוקדות את נמל אילת מופעלות רובן על ידי חברות צים. המידע, שסיפקה החברה לנמל אילת, בדבר מועדי ההפלגות, במקרים רבים לא התאמת יש שמספר אניות — 4 עד 5 — הגיעו בבת אחת ונתהוותה צפיפות; מאידך היו תקופות, שלא פקדו את הנמל אניות כלל ונגרמת אבטלה. לדעת הביקורת, ניתן לאתר את עבודת השינוע ביתר יעילות, אם בידי הנמל יהיו ימים מספר מראש, תחזיות על מועד בואן של האוניות ועל כמויות המטען לסוגיו.

במקרים רבים אינה קיימת עוד התאמה בין תנועת האוניות לבין התחזיות. בדיקת לוח ההפלגות של חברת צים בדבר אוניות הצפויות בנמל אילת בתקופה מ-30.7.1970 עד 26.11.1970, בהשוואה לבואן של האוניות והפלגתן למעשה, העלתה, שמ-15 אוניות צפויות בתקופה מ-30.7.1970 עד 8.9.1970 הגיעו 5 בלבד, וגם אלה לא בתאריכים שנחזו מראש; 8 אוניות, שהיו צפויות בין ה-8.9.1970 עד ל-5.10.1970, הגיעו כולן לנמל על פי התחזית; לעומת זאת, לא תאמו ההפלגות למעשה את תאריכי ההפלגה המתוכננים, ומרבית האוניות עזבו את הנמל באיחור של כמה ימים; מ-10 אוניות צפויות בתקופה מ-6.10.1970 עד 26.11.1970 הגיעו למעשה שתי אוניות בלבד, וגם אלה באיחור של כעשרה ימים.

בשנת 1969/70 נרשמו בנמל אילת בסך הכל 87 ימי בטלה בממוצע לכל אחד מעובדי מחלקת התפעול, מהם 39 ימי בטלה מלאים בגלל חוסר אוניות והיתר — 48 ימים — שהצטברו מימי בטלה חלקיים. בתקופה אפריל-אוקטובר 1970 נרשמו 35 ימי בטלה, מהם 18 ימי בטלה מלאים ועוד 17 ימים, שהצטברו מימי בטלה חלקיים. הבטלה מעבודה, בגלל חוסר אוניות, הגיעה לשיאה ביולי 1970: על פי דיווחי הרשות נרשמו, בתקופה 9 עד 22 ביולי, בסך הכל 12 ימי בטלה רצופים. על פי חישובי הרשות, הסתכמו ההוצאות עבור ימי הבטלה, על שכר העבודה בלבד, לפי חישוב של 17,000 ל"י ליום, בכ-1.5 מליון ל"י בשנת 1969/70, ובכ-0.6 מליון ל"י בתקופת אפריל עד אוקטובר 1970, וזאת מבלי לקחת בחשבון את ההפסדים בגין בטלת ציוד ומתקנים, פחת וריבית.

עם זאת היו גם ימים של המתנת אוניות. בתקופה ינואר עד אוקטובר 1970 נרשמו בסך הכל 54 ימי המתנה של אוניות, כתוצאה מהגעה חופפת של אוניות מחד

חוסר כוח אדם מספיק מאידך; על פי חישובי חברת צים, גרמה לה המתנת האוניות בתקופה זו נזק של כחצי מליון ל"י.

ניהול כוח אדם. נוכח התחזיות להגדלת הסחר דרך נמל אילת, התחילה הרשות בניוס מוגבר של כוח אדם בארץ מחוץ לאילת. עד 31.3.1968 הועסקו במחלקת התפעול של הנמל 215 עובדים קבועים ו-27 ארעיים, שמהם ניתן היה להרכיב שישה עד שמונה צוותים. בתקופה אפריל עד אוגוסט 1968 הובאו לאילת 164 עובדים, מהם נשארו בעבודה בנמל בתום התקופה 51 עובדים בלבד.

בנובמבר 1970 הסבה חברת צים את תשומת לבה של רשות הנמלים לנזק הכספי הנגרם לחברה כתוצאה ממחסור מתמיד בידיים עובדות בנמל אילת; חוסר כוח האדם שגבר לאחרונה הביא, לדעת החברה, לאי-רנטביליות של כל הקווים המופעלים על ידי בנמל אילת. בתשובה מדצמבר 1970 הסבירה הרשות, כי הנושא של הגברת כוח אדם בנמל והגדלת מספר הצוותים נמצא אצלה בראש סולם העדיפויות, ושבתקופה מ-1.4.1969 עד דצמבר 1970 נתקבלו לעבודה בנמל 505 פועלים, אולם רק 44 מהם נקלטו, והשאר עזבו את העבודה. לדעת הרשות, נבעה העזיבה בעיקר מקשיי ההסתגלות למקום, חוסר דירות ואי סדירות בעבודת הנמל, כתוצאה מחוסר אוניות. כדי לייצל את העבודה בנמל ביקשה הרשות מחברת צים, בין היתר, שישופר התכנון של הגעת אוניות לנמל ושיופעלו אוניות חדשות יותר. בשנת 1969/70 הוציאה רשות הנמלים על פי דיווחיה, עבור פעולות הקשורות בגיוס כוח אדם, סך 330,000 ל"י, וסך של 190,000 ל"י בקירוב בתקופה אפריל עד נובמבר 1970. בסוף 1970 הועסקו במחלקת התפעול של הנמל 254 עובדים קבועים ו-69 עובדים ארעיים, שמהם ניתן היה להרכיב 10-11 צוותים. לפי מצבה זו חסר עדיין לתקן המלא של מקצועות התפעול כ-50 עובדים.

תעסוקה בבתי מלאכה

דו"ח שנתי 19, עמ' 682

נמל חיפה. במצבת העובדים כלולים 26 עובדים, שאינם מועסקים במשימות מחלקת ההנדסה, אם כי שכרם כלול בתקציבה: לגבי 19 עובדים נקבע על ידי מינהלת הנמל, שאינם דרושים לביצוע העבודות; 6 מועסקים בשמירה על כלי השיט של הנמל והעגורנים הצפים — תפקיד המוטל על משמר הנמל; באחד הענפים מועסקים שני מנהלי עבודה, בעוד שדרוש רק אחד.

מבין 19 עובדים, שלא היו מועסקים במשימות במחלקה, 10 פרשו לגמלאות. שאר העובדים לרבות מנהל עבודה אחד, שובצו בתפקידים חיוניים. מבין 6 השומרים נשארו בתפקידי שמירה רק שלושה, מאחר ששלושה פרשו לגמלאות.

בתקופה מנובמבר 1967 עד ינואר 1968 הגיעו, בכל אחד מהחודשים, השעות העקיפות — הליכה, נסיעה, המתנה — לשליש מכלל שעות העבודה. מרבית השעות העקיפות נרשמו כ"שעות המתנה", שפירושן חוסר תעסוקה. ב-1966/67 הסתכמו שעות ההמתנה ב-19,600 וב-1967/68 ב-22,000.

בחודשים אפריל-ספטמבר 1970 נשאר חלקן של השעות העקיפות כפי שהיה — שלישי. עם זאת ירדו שעות ההמתנה: ל-17,000 ב-1968/69 ול-16,000 ב-1969/70; במחצית הראשונה של 1970/71 נרשמו 2,090 שעות המתנה, לעומת 7,620 שעות בתקופה המקבילה ב-1969/70.

ניתוח הפעילות של עובדי בית המלאכה בחודשים יולי ונובמבר 1967 מצביע על כך, שבחלק מזמנם עסוקים העובדים בעבודות שונות, שאינן כלולות בין משימות בית המלאכה, שנועד לעבודת תחזוקה ותיקונים.

חל שיפור מה, אולם המצב בכללו לא השתנה: מספר העובדים בענף הבנייה ירד מ-21 ל-18 והם מועסקים בעיקר בעבודת תחזוקה, וכן בעבודות בנייה של אובייקטים קטנים, כגון צריפונים וקיוסקים. בענף הנגרות היבשתית עלה מספר העובדים מ-6 ל-8, והם מועסקים בעיקר בתחזוקה שוטפת ובתיקונים; אולם עדיין הם מועסקים גם בייצור פריטים לא סטנדרדיים, שלא ניתן לרכשם בשוק. מספר העובדים בענף נגרות ים ירד מ-10 ל-9, והם עובדים רוב זמנם בעבודות תחזוקה ותיקונים; יחד עם זאת הם מועסקים בייצור ובתיקון תאי נוסעים לגוררות וסירות מנוע, שלא ניתן לרכשם בשוק.

בדרך כלל עלו השעות שהושקעו על האומדן, שנקבע למטלות השונות, ובמקרים אחדים היה ההפרש גדול פי עשרה מהאומדן. בשום מקרה לא נומקה הסטייה, ולא ניתן לקבוע, אם הייתה לכך סיבה מוצדקת, כגון הגדלת היקף העבודה.

הוצאו נהלים חדשים, שלפיהם נקבע האומדן למטלות על ידי מהנדס התחזוקה של הנמל, ולא על ידי מנהלי העבודה, כפי שהיה נהוג קודם לכן. עוד הונהגו מעקבים שוטפים אחרי הזמן, שהוקדש למטלות. הביקורת ערכה בדיקה מסורגת של הביצוע בהשוואה לאומדן, וזו העלתה, שהסטיות היו בגבולות סבירים — 10% מהאומדן.

נמל אשדוד. מצבת העובדים של מחלקת ההנדסה ושל בתי המלאכה בשנים 1966/67 ו-1967/68 עלתה ב-25% על התקן.

בהצעת התקציב לשנת 1971/72 הוגדל תקן העובדים, כך שכמעט כל העובדים הארעיים, שהועסקו במחלקת ההנדסה, ייכללו במסגרת התקן החדש.

הציוד והמתקנים של בית המלאכה הם ברובם חדישים ומורכבים, והעובדים צריכים להיות בעלי ידע מתאים, כדי שיוכלו לטפל בהם. נתברר, שמרבית העובדים, לרבות מנהלי העבודה, הם מחוסרי הכשרה מקצועית נאותה.

לא חלה התקדמות בתחום זה.

מבדיקה של פקודות העבודה עלה, שבשום מקרה לא צוין אומדן שעות העבודה. במקרים רבים לא ניתן תיאור מספיק של העבודות שנעשו, ולא צוינו הסיבות של שהיות בלתי סבירות של כלי שינוע בבית המלאכה.

הליקוי לא תוקן.

נמל אילת. בשנים 1967/68 הועסקו עובדי בית המלאכה בשעות נוספות מרובות. ההוצאה על שעות נוספות הסתכמה באותה שנה ב-75,000 ל"י בקירוב — כ-12.5% מהוצאות בית המלאכה על שכר.

בשנת 1968/69 הסתכמה ההוצאה על שעות נוספות בבתי המלאכה ב-107,000 ל"י, שהם 18% מהוצאות בית המלאכה על שכר וב-126,000 ל"י, שהם 19% מהוצאה זו.