



לשבור את הגלים

אחרי תלאות רבות ובאיחור מה הושק לאחרונה נמל היובל, המהווה הרחבה לנמל הקיים באשדוד. הפעלת הנמל, המהווה את ספינת הדגל של רשות הנמלים, תגדיל באופן משמעותי את היקף הפעילות ומגוון השירותים הניתנים באשדוד. מלבד רציפים חדשים, הנמל החדש כולל ציוד טכנולוגי מתקדם שאמור לשפר פי כמה את פריקת וטעינת האניות, להעלות את רמת השירות, לשדרג את כל השרשרת התפעולית ולקצר באורח משמעותי את זמני השהייה של המשאיות בנמל

אלי יצחקוב ואבי אובליגנהרץ

בנמל מצויים כיום רציפים ומוזחים של 3,496 מטרים, עם עומק מירבי של 14 מטר לאניות צובר. בנוסף, הוא מכיל מסופים מתמחים וציוד חדשני לשינוע מכולות, מטעני צובר, מחצבים וגרעינים, מטען כללי ורציף לתנועת נוסעים שלאחרונה חודשה בו התנועה לאחר הפסקה ממושכת. הנמל קשור אל קו מסילת הברזל לוד-אשקלון. תוך שנתיים תיבנה תחנת רכבת בנמל היובל, לצורך שינוע המטענים ישירות מהנמל החדש.

שנת 2004 נרשמה כשנת שיא בהיקף תנועת הנמלים בעשור האחרון: כ-38 מיליון טונות מטען שוננו דרך הים, עליה בשיעור 7% בהשוואה ל-2003. כ-55% מכלל המטענים ששוננו במטענים ומהווים 20.5 מיליון טונות, שוננו באמצעות נמל חיפה. בנמל אשדוד לעומת זאת, שוננו בשנה החולפת כ-14.5 מיליון טון מטען המהווים כ-39% מכלל המטענים - עליה בת 3% בהשוואה ל-2003.

הגידול החד בתנועת המטענים והעומס הרב שנוצר בנמלי ישראל ובנמל אשדוד בפרט, הביא את ממשלת ישראל לפני עשר שנים לאשר את הקמת נמל היובל שאבן הפינה שלו הונחה ב-1998. לאחר אישור הממשלה הוצא מכרז בינלאומי לבניית שובר גלים שאורכו 1,150 מטרים ועוד 1,700 מטרים של רציפים (רציפים 21-23), בעלות כוללת של 2.7 מיליארד שקל. בניית הנמל החדש תכפיל את הקיבולת של הנמל, במטרה להקטין את התור ההולך ומשתרך של אניות ממתניות, דבר שמסב נזקים כבדים למשק.

המכרז חולק למספר חלקים וזכתה בו חברת דרגדוס הספרדית, שנחשבת לבעלת שם בינלאומי בהקמת נמלי ים. אל דרגדוס הצטרפה קבלנית משנה אשטרום הישראלית והן התחייבו למסור את "המפתחות" לנמל החדש ביולי אשתקד לאחר שהושלמה בניית השובר והרציפים. מפאת בעיות אקלימיות, הנדסיות ובעיות אחרות שנוצרו במהלך הבנייה, העבודה התעכבה ותושלם

נמל אשדוד הוא אחד משלושת נמלי הים המרכזיים של ישראל. אשדוד הוא אחד הנמלים העמוקים הבודדים אשר נבנו בים הפתוח ובנייתו היתה כרוכה בקשיים הנדסיים רבים. הנמל, שנפתח בנובמבר 1965 לאחר ארבע שנות בנייה, הוקם כדי לשרת את תנועת המטענים ממרכז הארץ ודרומה. הנמל מוגן על ידי שני שוברי גלים: שובר גלים ראשי באורך של 2,200 מטרים ושובר גלים צדדי באורך של 900 מטרים. רוחב הכניסה לנמל הוא 300 מטרים ועומקה של הכניסה הוא 14.8 מטרים. שטחו היבשתי של הנמל הוא 1.3 מיליון מ"ר ואילו שטחו הימי הוא 984 אלף מ"ר.





כיום התפוקה היא כ-20 מכולות. כמו כן, אנו מעוניינים לקצר את זמני ההמתנה של נהגי משאיות מ-45 דקות ל-30 דקות כפי שמקובל בעולם. בצורה כזאת נוכל לשפר לא רק את המידע התפעולי והקשר הישיר עם הלקוחות, אלא גם ולנצל באופן יעיל יותר את משאבי הנמל ולהביא לאיזון בין העומסים: מנופים, גוררים ושטח. כמובן שלשם כך צריך לשפר גם את התשתיות הפיזיות ולכן בנינו את הרציפים החדשים והוספנו מנופים.

- אבן הפינה הנוחה ב-1998. מה עיכב את בניית הפרויקט, מלבד בעיות בירוקרטיות?

"זהו פרויקט מאוד מורכב והיו בעיות הנדסיות מאוד קשות, היו בעיות של איכות הסביבה וכל הנושא הסטטוטורי לוה בקשיים רבים. מעבר לזה, זאת היתה עבודה בתנאי מזג אוויר מאוד-מאוד קשים. קשה מאוד לצקת שובר גלים בתנאים כאלה ובמיוחד כשהגלים הסוערים מצליחים להעיף את הבטונדות שכל אחת מהן שוקלת 14-15 טון".

- כיצד תתבצע החלוקה בין נמל אשדוד לנמל היובל?

"הנמלים יעבדו ביחד ולמעשה ישלימו אחד את השני. ההנהלה היא אותה הנהלה והארגון הוא אותו ארגון. זה בסך הכל הרחבה פיזית של הנמל. במקום חמישה רציפים, יהיו לנו בסופו של דבר שבעה רציפים וזה יאפשר לנו מתן שירות לכמות גדולה יותר של אניות בו-זמנית".

- מהו החזון של הנמל המורחב?

"ראשית, אנחנו מקווים שהמערכות תפעלנה כמו שתכננו. הדבר הכי חשוב הוא שנצליח להביא את העסק לכלל עבודה ולמצות את המקסימום מהמערכות שעומדות לרשותנו. המערכות הן מורכבות ורק בדיעבד נוכל לבחון האם אכן עמדנו במשימה. שנית, אנו רוצים לשפר את השירות הניתן ליצואנים, ליבואנים ונהגי המשאיות כאחד. הודות לתשתיות והמערכות החדשות, אנו מקווים לנגוס בנתח הפעילות של נמל חיפה שהיום משנע 600 אלף מכולות בשנה, בעוד שנמל אשדוד משנע 400 אלף מכולות.

"בשלב הראשון, אנחנו מקווים להגדיל את הכמות בכ-100 אלף מכולות, ועוד קצת כל שנה. החזון שלנו הוא לראות אניות רבות חוזרות לפקוד את נמל אשדוד ומקבלות שירות בסטנדרטים בינלאומיים. ברור לנו כי רוב הסחר בישראל מתרכז במרכז ובדרום הארץ, ולכן באופן טבעי אם נעניק ללקוחות שירות טוב ואמין, אין סיבה שהם לא ירצו לעבוד איתנו. אנו בטוחים שהמערכות החדשות יאפשרו ליבואנים וליצואנים לקבל מידע זמין על המכולות בנמל, דבר שיאפשר להם לשנע אותם בצורה המיטבית ובמינימום עלויות".

- האם נמל עזה הוא בר תחרות מבחינתכם, כשיגיע השלום לאזור?

"הוא בהחלט בר תחרות מאוד-מאוד רציני בגלל הקרבה הגיאוגרפית. עם זאת, שלום יטיב עם כולם ולדעתי שני הנמלים יפרחו, מכיוון שתנועת המטענים רק תלך ותגדל בשני הכיוונים. השלום יביא עימו שגשוג כלכלי ותנופת פיתוח ולכן שני הנמלים ירוויחו מהגידול הרב בכמות הסחורות שייצאו ויבואו בשעריהם".

רק בקיץ 2007 והקבלן ידרש לשלם קנסות בשווי מיליוני שקלים. עם פתיחת נמל היובל נחנך רציף מסי 23, שאורכו 600 מטרים והוא מכיל ארבעה מנופי גשר. בהמשך צפויים להירכש שני מנופים נוספים, דבר שייסייע לפריקה יעילה ומהירה יותר של אניות המכולה. בקצה של כל מנוף יש התקן שנקרא ספרדר, המאפשר למנוף לשאת שתי מכולות של 20 רגל בבת אחת. גם המים בנמל החדש הועמקו בצורה ניכרת לכדי 14 מטרים, עם אפשרות להגיע לעומק של עד 16 מטרים, כדי לאפשר כניסת אניות מכולות גדולות יותר.

על מנת לשחרר את צוואר הבקבוק בכניסת וביציאת משאיות מהנמל, נבנה בימים אלה שער נמל חדש בהשקעה של 30 מיליון שקל, הכולל 32 מסלולים, מתוכם 18 ביציאה. בנוסף, הוכנס ניתוב כפול, המאפשר הכנסת שתי אניות בו זמנית לרציפי הנמל. גם אחסון המכולות אמור להשתדרג בנמל החדש. סוכני המכס של היצואנים נדרשים להעביר למסוף המכולות את פרטי המכולות שלהם בצורה מדויקת על פי נתוני האניה, כך שהאחסון יתבצע בהתאם לנתיב הפלגתה ומקומות הפריקה של המכולה.

בנמל, המתיימר להיות הנמל המוביל והמקצועי בישראל, יטופלו במוצע 7 אוניות ביום ויחד עם הנמל הישן יטופלו באשדוד כ-15 אוניות ביום הנמנות על חמישה סוגים מרכזיים. הקטגוריות הן: אניות מטען כללי - כל מה שלא סגור בתוך מטען מסודר ומכולה (נעים, גלילי ברזל, שקי מלט, פריטים בחביות ופרי הדר), גלנוע - המטענים משונעים על גלגלים דרך פתח קדמי ואחורי (כלי רכב), מכולות - הובלת מכולות סטנדרטיות שאורכן 20 או 40 רגל, המשמשות להובלת סחורות יקרות כמו מכוונות וטרקטורים, מיכליות להובלת נפט, וצובר - הובלת מטענים יבשים בתפוזות כמו דלק, שמנים ופוספטים. לרגל פתיחת הנמל גויסו 250 עובדים חדשים ונרכש ציוד בהיקף של מאות מיליוני דולרים הכולל עגורנים וגוררי מכולות.

יוסי בסן, משנה למנכ"ל חברת נמל אשדוד, מסביר שנמל אשדוד הישן עמוס לעייפה, ולכן לא היתה ברירה אלא להקים נמל נוסף כדי לקצר את זמני ההמתנה הממושכים. "נמל היובל נועד לפתור את בעיית ההמתנה. כיום יש אניות שממתנות יום עד יום וחצי ולעיתים עד 3-4 ימים, בהתאם לסוג האניה. הפעילות שלנו תגדל בלמעלה מ-50% כשנקבל את הנמל החדש במלואו בעוד כשנה וחצי. כל יום המתנה של אניה עולה הון תופעות. בנוסף, יקוצר באורח משמעותי זמן השהיה של המשאיות בנמל".

- אלו טכנולוגיות חדשות הכנסתם לנמל היובל?

"הכנסנו את הטכנולוגיה הכי חדישה, הן בתחום המנופים והן בתחום המידע. גולת הכותרת היא מערכת TOS (Terminal Operating System). זוהי מערכת לוגיסטית מתקדמת לניהול מסוף המכולות אותה רכשנו אחרי מכרז מחברת TSB הדרום קוריאנית. המערכת מנהלת בעת ובעונה אחת את כל הפעולות המתבצעות במסוף המכולות. כלומר, כל פעולה הנעשית במכולה שנכנסת או יוצאת בשערי הנמל, מתוכננת על ידי המערכת שעובדת בזמן אמת. אם בשעה נתונה מתבצעות בנמל כ-500 פעולות שיגור וקבלה של מכולות, המערכת הזאת מנהלת אותן באמצעות תכנון מראש וביצוע אופטימיזציה תוך כדי הפעילות השוטפת של המסוף. זוהי מערכת הפועלת באמצעות רשת אלחוטית בפס רחב, מאוד מהירה ומשוכללת, עם אפשרות להעביר נתוני גרפיקה הנחוצים לתפעול המכולה. יש לנו צוות שיושב על המערכת 24 שעות ביממה וכך המכולה משונעת באופן הכי מהיר מקצה לקצה בתוך הנמל. ברגע שהמנופאי או כל מפעיל כלי אחר מתחיל לבצע עבודה על המכולה, אנחנו יודעים מיד מה הוא עושה, כי על כל כלי יש לנו GPS".

- מהו הערך המוסף שנותנת מערכת TOS?

"המערכת משפרת את כל השרשרת הלוגיסטית בנמל, במיוחד לאור זאת שכל הנתונים בתחנות ממוחשבים, ולא צריך להקליד אותם. בנוסף, המערכת אמורה לטפל בכל ההקשרים של האניה. בניגוד לתקופה בה הלקוחות עשו את זה בעצמם, אנחנו נותנים שירות מלא לכל הפריקה והטעינה וננהל את כל השרשרת הלוגיסטית. עוד כשהאניה בלב ים, נקבל את תוכנית האניה באי-מייל מהסוכן שלה בחו"ל וניערך בהתאם להגעתה. אותו דבר יהיה לגבי המשאיות. המטרה שלנו היא להעלות את התפוקה בנמל ל-25 מכולות בשעה לכל מנוף גשר, כמו נמלים מודרניים בעולם, כאשר