



שגרה וחירום בתחבורה, בנמלים ובספנות

חיוני שמוקד השליטה בזמן חירום יהיה מבוסס על גופים מוסמכים שקיימים ופועלים בשגרה עם אותם סמכויות במסגרת הנושאים הרלוונטיים. רספ"ן במשרד התחבורה מקימה בימים אלה מערך מידע לאומי אינטגרטיבי

מאת מאיר גבעון



לאחרונה פורסם דו"ח ועדת הבדיקה לתפקוד מערך הספנות והנמלים במלחמת

נופלת בקטגוריה של מלחמת פתע, בה נדרשו מערכי החירום של התחבורה והלוגיסטיקה להיות מופעלים ללא התרעה מקודמת וללא ידיעה מראש.

אם כך, חיוני שמוקד או מוקדי השליטה/ ההפעלה בחירום, יהיו מבוססים על גופים מוסמכים שקיימים ופועלים בשגרה עם אותם סמכויות במסגרת הנושאים הרלוונטיים, מבלי לנסות להמציא פונקציות חדשות עם סמכויות חדשות שיגרמו לבלבול וכפילויות בסמכויות/ אחריות.

בתחום הנמלים והספנות קיים גוף שאחראי על הפעלה וניטור הפעילות של הספנות והנמלים בשגרה ובחירום והוא רשות הספנות והנמלים במשרד התחבורה. רשות זו נמצאת כיום בעיצומו של תהליך להקמת מערך מידע לאומי אינטגרטיבי בין כלל החברות והתאגידים בתחום הנמלים והספנות. זאת במטרה שמידע חיוני יהיה זמין לבכירי המטות בשגרה כמו גם בחירום. גוף זה מקיים גם כיום, וקיים גם במהלך המלחמה, חדר מצב למקרים של אירועי חירום ומצבי חירום.

מלחמת לבנון השנייה היא המלחמה הראשונה בה הנמלים פעלו לאחר פירוק רשות הנמלים והרכבות. כל אחת משלוש חברות הנמל מצאו את עצמן כישויות עצמאיות, שאינן מתורגלות בחירום בניהול

לבנון השנייה. הוועדה המליצה על הקמת מוקד חירום שיתפעל וירכז את כלל הפעילות בתחום הנמלים, הספנות וגורמי תחבורה ותובלה יבשתיים. אין ספק שיש חשיבות רבה בתיאום והפעלת מערכי התחבורה הקריטיים והאסטרטגיים באופן מתואם מצד אחד עם התפתחות הלחימה, האילוצים והמגבלות התפקודיים שנוצרים עקב מצב החירום, ומאידך מתן מענה לצרכים הקריטיים של יבוא, יצוא ושינוע מטענים ואנשים תוך כדי ובמהלך האירועים. אך המלצה זו כמוה כ"אליה וקוץ בה" שכן, אחד העקרונות הבסיסיים של תורת השליטה וההפעלה של מערכי חירום הינו, שפונקציה ארגונית ותפעולית שאינה פעילה בשגרה לא תצליח לתפקד בצורה מספקת ובצורה נאותה בחירום. עקרון זה מתבסס על לקחים שנצברו במדינה מאז הקמתה ובמיוחד לאור לקחי מלחמת יום כיפור שהיתה מלחמת פתע ודרשה מהמערכות הצבאיות והאזרחיות של משק לשעת חירום פעילות מיידית. גם מלחמת לבנון השנייה

ותיאום פעילותן בין לגופים המקבילים להן, ובינן לרשות הספנות והנמלים במשרד התחבורה.

כתגובה לממצאי הוועדה, הנהלות הנמלים מציינות כי נענו לאחר 3-5 ימים לבקשות של נמל אחר. ב-3-5 ימים מלחמה יכולה להתחיל ולהסתיים... או לחילופין, תוסף הדלק יכול לאזול ולהשבית את צי הרכב. קבועי זמן ליוסות משאבים ולתגובה לוגיסטית בחירום, בין כלל הגופים האסטרטגיים במשק, צריכים להיות נידונים מיידית ומטופלים סביב השעון על ידי גוף מתאים ובשליטה מרכזית.

לקחים מצטברים

על מנת שמערך כזה יפעל בצורה תקינה ואיכותית יש לטפל בהיבטים של איוש מתאים בשגרה ותגבור בחירום של המערך השלדי השוטף. יש לתכנן פונקציות מתאימות ואמצעים לוגיסטיים שיבטיחו קיום תקשורת, שליטה הפעלה ומקורות מידע, ולספק אותם תוך מתן מענה לאיום פגיעה פיזית באתר. חיוני שמערך המידע יהיה כזה שיאפשר ניהול תמונת המידע והנתונים העדכניים על מנת לקיים תמיכה הולמת בתפקידים של מוקד החירום, לרבות: ניהול מיקום מדויק של הספינות הישראליות בנמלים בעולם, צוותים והמטענים עליהם, מועדי יציאה צפויים, רמות מלאי חומרי גלם, וזיקוק לתעשייה בנמלים ובתאגידים, מצב אחסון חומרים מסוכנים באתרים השונים וניתוח רמות איום וסיכון על עורקי תחבורה יבשתית קריטיים.

ניסיון להקים מוקד חירום שלא יפעל בשגרה ויאייש ויפעל על מידע, שליטה ותקשורת שאינם פעילים במצב שגרה, מגביר את הסיכוי שהפעלת מרכז כזה תיארך זמן רב ובניית תמונת המצב לא תושלם בפרק הזמן הדרוש לקבלתה.

הדגשים אלה נכונים לכל סוג של מוקד או מרכז ניהול ושליטה בחירום בכל תחום פעילות שהוא. הם יושמו ומיושמים במגזרים רבים, ביטחוניים ואזרחיים, על בסיס לקחים מצטברים. במקרה הנדון של שינוע מטענים, ספנות ונמלים, מדובר בתחום המייצר אשליה אופטית, שהינה מסוכנת וקברניטי המשק טעו בה לא פעם: לכאורה מדובר בתחום אזרחי ולא בטחון/לחימה, ולכן נמצא בעדיפות שנייה ושלישית, למשאבים, תשומת לב, ואפילו מיגון! מאידך, כיום ההבנות הינן ברורות: 99% מאספקת כל האמצעים מכל הסוגים למשק עובר דרך הספנות והנמלים, ומפוזר באמצעים מסוימים של שינוע יבשתי למערכות המשקיות.

מנגנון זה מתבסס על מספר ערוצים קטן המייצר צווארי בקבוק מובהקים. זהו תחום קריטי לתפקוד המדינה בזמן חירום, ולהבטחת אספקת סחורות ואמצעים חיוניים אל המדינה וממנה. מוקד כזה או מוקדי שליטה שמטרתם להבטיח רצף אספקה באופן יעיל, הינם חיוניים כמענה להתפתחויות ותיאום מלא עם מוקדי החירום הביטחוניים והאזרחיים במצב חירום במדינת ישראל.

בכל מקרה, אין ספק שמערך וקהילת הנמלים שלאחר השינוי המבני שיצר חוק הנמלים יידרש להשלים תהליכי תכנון, הטמעה ותרגול של תורת עבודה בחירום, תרגול שבוצע שלא מרצון על "רטוב" לפני התרגול "היבש".

* מאיר גבעון הינו מנכ"ל GIV SOLUTIONS LTD, יועץ אסטרטגי לתהליכי ניהול וטכנולוגיות מידע בארגוני תחבורה

שירות זו הדרך שלנו להוביל



CONMART
קונמרט (סוכני אניות) בע"מ

חיפה 04-8558558

נתניה 09-8929510

אשדוד 08-8561255