

הערכה אסטרטגית ימית ל ישראל 2017/18

עורך ראשי: פרופ' שאול חורב
ערך והפיק: אהוד גונן



יובל לנמל אשדוד

כוכבי אזורן ואריה רונה

נמלי הים של ישראל הם חוליה מרכזית בשרשרת האספקה הלאומית. לנוכח העובדה שהסחר דרך גבולותיה היבשתיים של ישראל מוגבל מאוד, הרי שנמלי הים הם עורק התנועה דרכו משונעים כ-99 אחוזים מסך הכול מטעני היצוא והיבוא של ישראל (במונחי נפח).¹ עובדה זו הפכה את נמלי הים ל"צינור החמצן" של מדינת ישראל, ומכאן אגב גם מקור עוצמתם של עובדי הנמלים.

השיקולים שעמדו בבסיס ההחלטה על הקמת נמל אשדוד

נמל מים עמוקים לאורך חופי ארץ ישראל הוא סוגיה עתיקת יומין.² הצורך בהקמת נמל מים עמוקים נוסף לנמל חיפה שיאפשר פריקת אוניות גדולות וטעינתן היה בעקבות העלייה בהיקפי היצוא והיבוא של ישראל בעשור הראשון לקיומה. שיקולים אסטרטגיים, מדיניים וכלכליים מסוג זה עמדו גם בבסיס ההחלטה על בניית נמל אשדוד בסוף שנות ה-50.

ההחלטה על **מיקום הנמל באשדוד** נגזרה ממכלול שיקולים טופוגרפיים, כלכליים וגאוגרפיים ששילבו את האינטרסים הבאים:³

- קו חוף שטוח ללא מצוקים.
- עתודות קרקע חולית עצומות באזור (למילוי וייבוש שטח בים).
- פיזור אוכלוסין ויצירת מקומות תעסוקה בדרום.
- עלויות נמוכות ביחס לחלופה במרכז הארץ – בנוגע לעלויות הבנייה, ההובלה, התעסוקה והפיתוח התעשייתי.
- הקמת הנמל והעיר אשדוד באזור החולות תמנע אובדן אדמות חקלאיות.
- קרבה למקורות מחצבי הנגב (פוספט, אשלג ועוד).

הקמת נמל אשדוד והקמת רשות הנמלים – 1960

ההחלטה באשר לבניית נמל עמוק מים נדחתה מעת לעת נוכח מצוקות כלכליות שחוותה המדינה, ולהלן אבני דרך בתהליך שהביא לבניית הנמל באשדוד:⁴

- 1 ראה פרסומי שנתון סטטיסטי רשות הספנות והנמלים, 2016 וכן פירוט בהמשך המאמר.
- 2 פרופ' עמנואל פרידהיים וד"ר אריה רונה, "האם הורדוס היה אסטרטג ימי?", 2017, עמ' 6-7.
- 3 בן סירה, 1959.
- 4 ראה: ברקאי, 1990 עמ' 54-74; ברוצקוס, 1969 עמ' 39-40; יניב, 1990.

- 1952 – מצב כלכלי קשה בארץ. מחסור חריף ביתרות מטבע, והאטה יזומה בעלייה לארץ.
- סוף 1953 – צורך להתניע בניית תחנת חשמל שתספק את צריכת החשמל ליישובי הדרום.
- מאי 1957 – חתימת חוזה בין משרד התחבורה לבין חברת "פרדריק האריס" מארה"ב והמעבדה ההידראולית של צרפת להכנת תוכנית אב לנמל ועריכת סקר חופי.
- 16 לדצמבר 1957 – הגדרת השטח הימי והיבשתי של נמל אשדוד.
- אוקטובר 1959 – החלטה סופית על הקמת הנמל באשדוד.
- ספטמבר 1960 – אישור הלוואה בסך 27.5 מיליון דולר מן הבנק העולמי.
- אוקטובר 1960 – פרסום מכרז הבנייה שבו השתתפו מציעים מ-8 מדינות.
- 31 מרץ 1961 – חתימת החוזה עם הקבלן.⁵
- 31 ליולי 1961 – הנחת אבן הפינה של נמל אשדוד.
- ביום 21 לנובמבר 1965 – ארבע שנים, שלושה חודשים ועשרים ואחד ימים אחרי שהוטלה האבן הראשונה בטקס הנחת אבן הפינה המרשים – נכנסה לנמל אשדוד אוניית המטען השוודית WINGLAND עם מטען של 1,600 טון סוכר.⁶ השלמת בניית הנמל נמשכה גם לאחר מועד פתיחתו של נמל אשדוד לסחר בינלאומי.

בו זמנית הוקמה רשות הנמלים כגוף בעל סמכויות לתפעול ולפיתוח הנמלים. הקמתה של הרשות הובילה בספטמבר 1960 לאישור ולקבלת הלוואה מטעם הבנק העולמי לבנייה ולפיתוח בסך 27.5 מיליון דולר שאיפשרה למשרד התחבורה לפרסם את המכרז הבינלאומי לבניית שובר הגלים ורציף ההדרים ובהמשך ממקורות נוספים. הערכת העלות הכוללת לנמל אשדוד שלב א' עמדה על 75 מיליון דולר, ויתרת הכסף הושלמה על ידי תקציב הפיתוח של ממשלת ישראל ומקורות גיוס נוספים של רשות הנמלים כדי להקים את נמל אשדוד במתכונתו.

ועדת המכרז החליטה למסור את עבודות הבנייה ל"מפעל המשותף" הכולל את "החברה לעבודות מיסודו של סולל בונה" עם שלוש חברות צרפתיות, שעזבו את ישראל בהמשך העבודות משיקוליהם.

עד לשנת 2003 היו מאוחדים שלושת נמלי הים בישראל (חיפה, אשדוד ואילת) תחת גוף אחד – רשות הנמלים בישראל. הרשות הייתה אחראית על שטחי הנמל, על הפעלת

5 "החברה לעבודות חוץ ונמלים" מיסודו של "סולל בונה" עם 3 חברות צרפתיות.

6 אבי שמול ואחרים, "נמל הבית", חברת נמל אשדוד, 2012.

הרציפים, על פיתוחם ועל שכר העובדים. בעקבות זאת נוצר מצב שבו גוף אחד מחזיק בידו את כלל המשאבים ליבוא וליצוא ימי של מדינת ישראל. כמו כן, ועדי הנמלים השונים היו מאוגדים תחת ועד אחד, ובמקרה של שביתה היו מושבתים כלל נמלי ישראל. בנוסף לכך, נוצר חוסר תחרותיות מוחלט בין הנמלים, מה שגרם לתשלום משכורות גבוהות לעובדי הנמלים. ריכוז הכוח הרב בידי ועדי העובדים של החברה הביא להשבתות כלל הסחר הימי של ישראל בקלות רבה.

בזכות הצלחתה של הרשות בניהול רווחי של הנמלים הכפיפה הממשלה בשנת 1988 לאחריותה גם את רכבת ישראל, שהייתה אז גוף מיושן ומפסיד. הרשות, שהפכה ל"רשות הנמלים והרכבות", ניהלה את שני התחומים יחד, וקידמה את מאמצי ההתחדשות של הרכבת. בסוף שנות ה-90 הוחזר הפיקוח על הרכבת לידי הממשלה וב-2003 הופרדה רכבת ישראל סופית מהרשות והפכה לחברה ממשלתית. במהלך התקופה המשותפת השקיעה רשות הנמלים למעלה מ-4 מיליארד ש"ח בפיתוח תשתיות הרכבת וברכש ציוד, השקעה שתוצאותיה ניכרות עד היום.⁷

הרפורמה בנמלים

בשנת 2003 החליטה ממשלת ישראל על שינוי מבני בענף הנמלים. עיקרו של השינוי כלל:⁸

- הוקמה חברה ממשלתית חדשה שתפקידה לנהל את נכסי הנמלים, להחכיר שטחים ולפתח את הנמלים.
- הפיכת הנמלים חיפה, אשדוד ואילת שנוהלו עד אז במסגרת רשות הנמלים, לשלוש חברות נמל ממשלתיות עצמאיות שתפעולן השוטף יועבר בהדרגה לזכיין פרטי.
- הוחלט על הקמת **רשות רגולטורית במשרד התחבורה**, רשות הספנות והנמלים, שתהיה אחראית על תכנון ארוך טווח של ענף הנמלים ועל הסדרת הפעילות שבו.

בשנת 2004 הושלם תהליך החקיקה, ובשנת 2005 הסתיים שלב א' של הרפורמה, חברת הניהול, חברות הנמל והרשות הרגולטורית החלו לפעול.

הדגם שבחרה ממשלת ישראל לניהול ענף הנמלים נקרא **דגם "בעל הבית"** (Land Lord) המומלץ על ידי OECD, כלומר המדינה היא 'בעלת הבית' המספקת את המוצרים הציבוריים לזכיינים הפועלים בשטח הנמל. ניהול נמלים לפי דגם זה מקובל במדינות רבות

7 אתר משרד התחבורה, <http://asp.mot.gov.il/he/ports/168-spg-c5-a3>

8 מומש ב-17 לפברואר 2005 עם מחיקתה מהרשומות של רשות הנמלים.

משנות ה-90 של המאה ה-20, והוא נחשב לדגם שמאפשר את השגת מטרת הרפורמה שהן הגברת היעילות, שיפור השירות, הוזלת תעריפים וחיסכון משקי בדרך הטובה ביותר.⁹

בכתב ההסמכה כתאגיד מורשה שהוענק לחברות התפעול הוגדר תפקידם "לפרוק ולטעון מטענים". במתווה הרפורמה מתוכננות חברות התפעול הממשלתיות לעבור הפרטה על פי חוק. חברת נמל אילת בע"מ הייתה הסנונית הראשונה למימוש המתווה.¹⁰

חוק רשות הספנות והנמלים, תשס"ד - 2004 איפשר את הקמתה של רשות הספנות והנמלים. החוק נכנס לתוקפו ביום 17 בפברואר 2005 ומגדיר את תפקידיה העיקריים של רשות הספנות והנמלים.¹¹ במסגרת הרפורמה הועבר גם נמל אשדוד לידי חנ"י, וחברת נמל אשדוד הוסמכה לנהל תפעולית את הנמל (לפירוט על אודות הרפורמה בנמלים, השלכותיה והמצב הקיים כיום ראו פרק על מצב הספנות והנמלים בסקירה זו).

בעקבות הרפורמה בנמלים, ונוכח הצורך לתת מענה לצורכי המשק הישראלי בתחום הסחר הימי לגידול בממדי האוניות ולחיזוק כלכלת ישראל התלויה בשעריה הימיים התקבלו החלטות ממשלה על בניית מסופי מכולות עמוקים במים בנמל חיפה (נמל המפרץ) ובנמל אשדוד (נמל דרום).¹²

השוואה סטטיסטית של הפעילות של נמל אשדוד מול נמלי ישראל האחרים

נתוני שינוע המטענים בנמלי ישראל וחלקו של נמל אשדוד בשינוע זה מנתוני תנועת המטענים המופיעים באיור 1 ניתן ללמוד כי נמל חיפה מוביל בהיקף כולל של מטענים (לרבות שטעון). נמל אשדוד משנע למעלה מ-20 מיליון טון מטענים והוא במגמת עלייה.

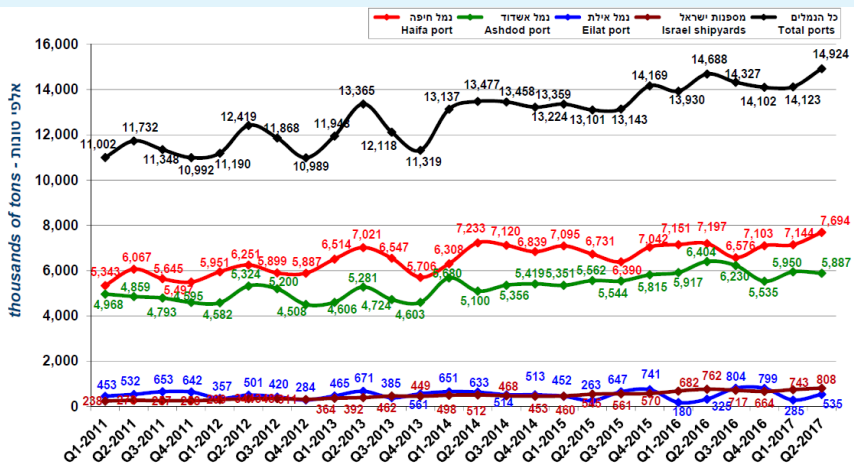
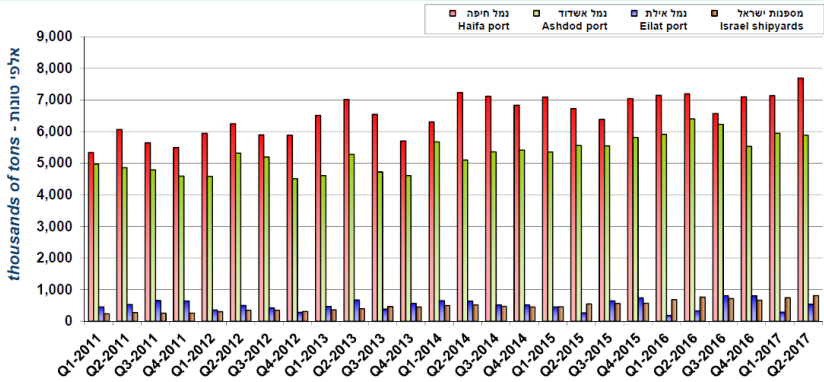
מנתוני תנועת המטענים – מכולות המופיעים באיור 2 ניתן ללמוד, כי מהרבעון הרביעי של שנת 2013 נמל אשדוד הוא המוביל בהיקף מטעני המכולה, ומתקרב להיקף כולל של כ-1.5 מיליון TEU בשנת 2017.

9 "מי כאן בעל הבית?", אייל טבת, אפריל 2012, נייר עמדה מטעם מכון ון ליה, ירושלים.

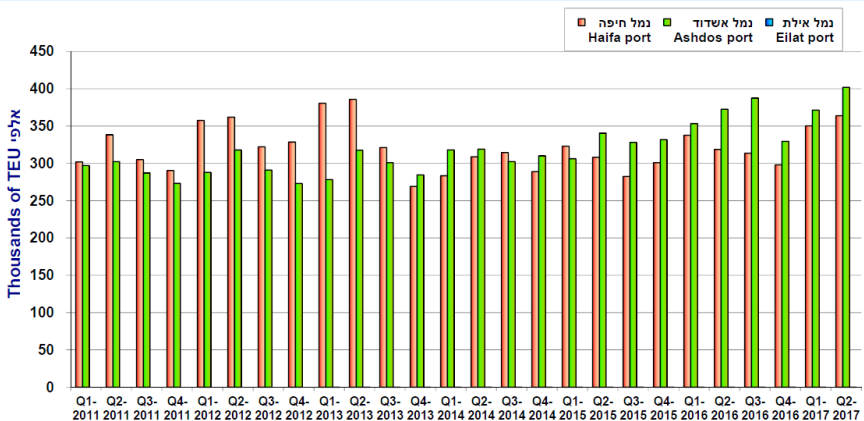
10 חברת פפו ספנות בע"מ היא בעלת המניות ומפעילה את נמל אילת מתוקף כתב הסמכה מתוקן מיום 30 לינואר 2013. עד אז פעלה חברת נמל אילת כחברה ממשלתית בהתאם למתווה הרפורמה בנמלים, ובהתאם לכתב ההסמכה שהוענק לה ביום 15.2.2005.

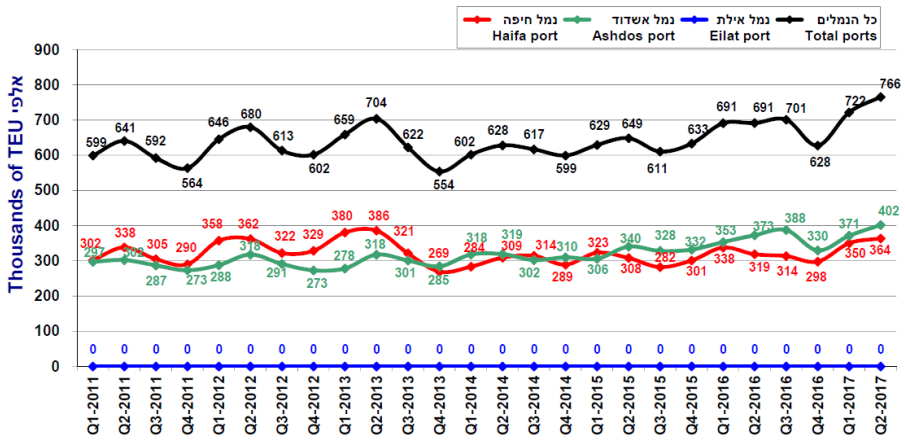
11 אתר רשות הספנות והנמלים.

12 החלטת ממשלה ראשונה להקמת הנמלים התקבלה במאי 2007.



איור 1. סך כול תנועת המטענים (באלפי טונות) במלי ישראל 2017–2011





איור 2. מכילות – סך כול התנועות (אלפי TEU) בישראל 2011–2017

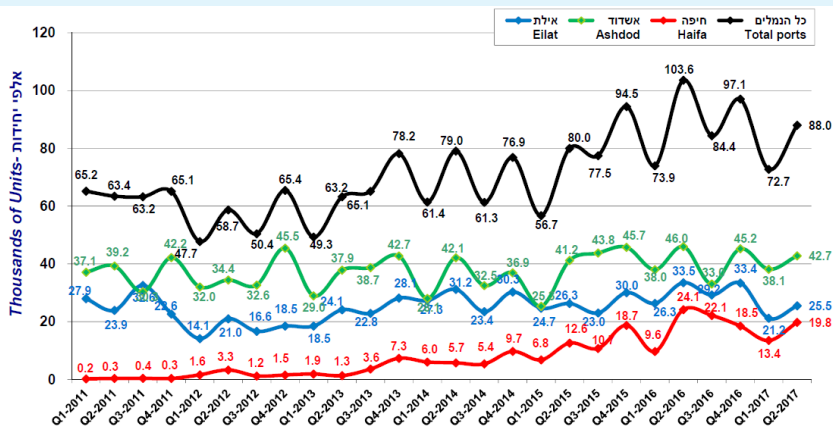
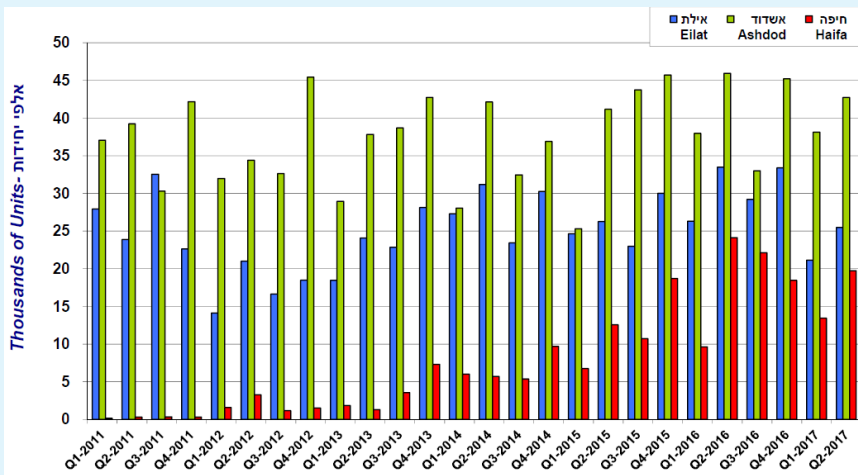
מנתוני תנועת המטענים – כלי רכב המופיעים באיור 3 ניתן ללמוד, כי נמל אשדוד מוביל באופן מובהק בעשור האחרון בתחום זה, ומתקרב להיקף שנתי של כ-160,000 מכוניות לשנה.

מנתוני תנועת המטענים – מטען כללי המופיעים באיור 4 ניתן ללמוד, כי נמל אשדוד מוביל באופן מובהק גם בתחום זה, ומתקרב להיקף שנתי כולל של כ-2 מיליון טון. כמו כן חשוב לציין את העלייה המשמעותית של נמל מספנות ישראל בתחום זה.

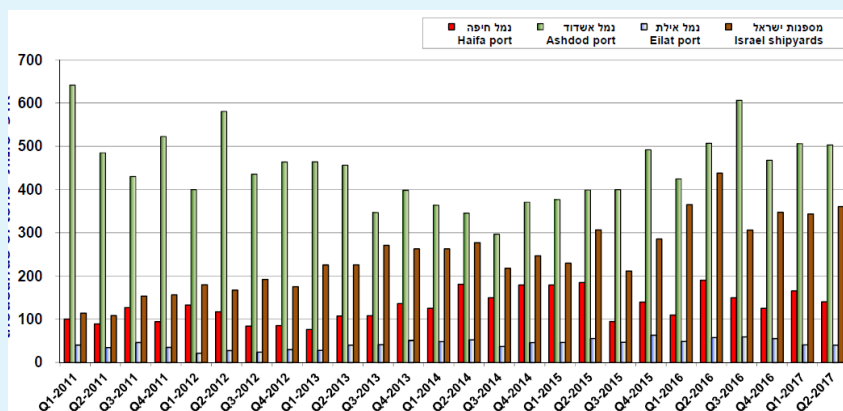
מנתוני תנועת המטענים – צובר חופנים המופיעים באיור 5 זה ניתן ללמוד, כי נמל אשדוד מוביל באופן מובהק גם בתחום זה, ומתקרב להיקף שנתי כולל של כ-3 מיליון טון.

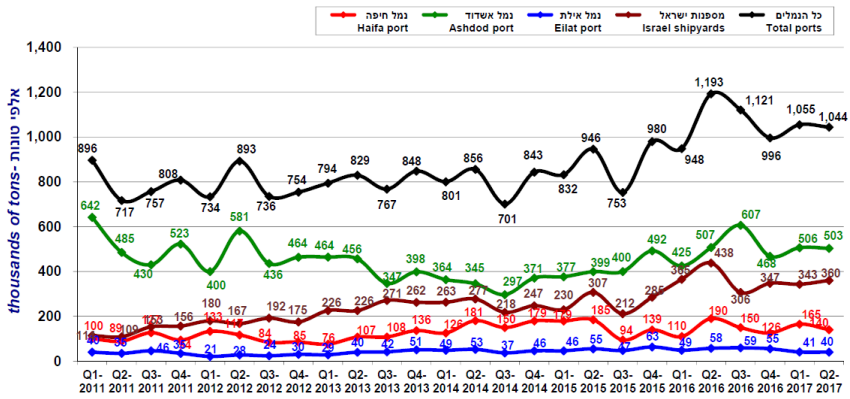
מנתוני תנועת המטענים – מכילות שטעון / מטעני טרנזיט המופיעים באיור 6 ניתן ללמוד, כי נמשכת ההגמוניה של נמל חיפה בתחום זה.

מנתוני תנועת המטענים – תנועת מתכות המופיעים באיור 7 ניתן ללמוד, כי נמל אשדוד איבד בשנה שחלפה את ההגמוניה בתחום זה. מרשים לראות את העלייה המתמדת של נמל מספנות ישראל בתחום זה.

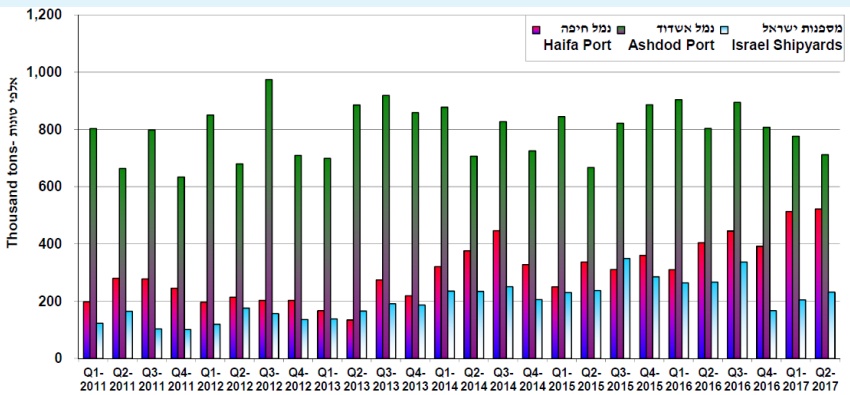


איור 3. סך כול תנועת כלי הרכב (אלפי יחידות) במבלי ישראל 2011–2017

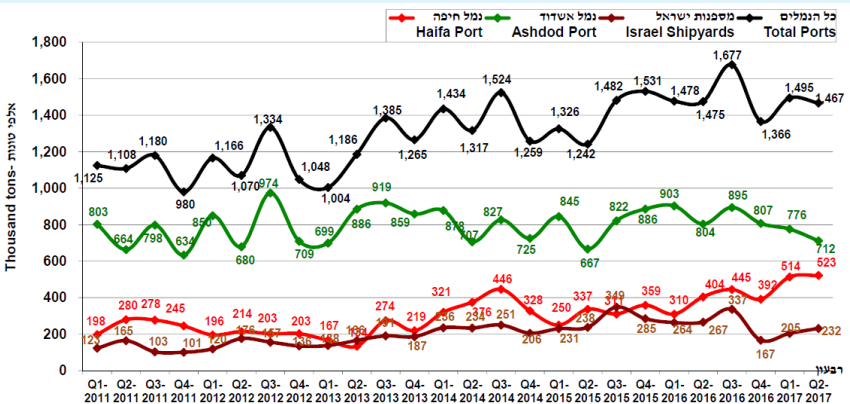


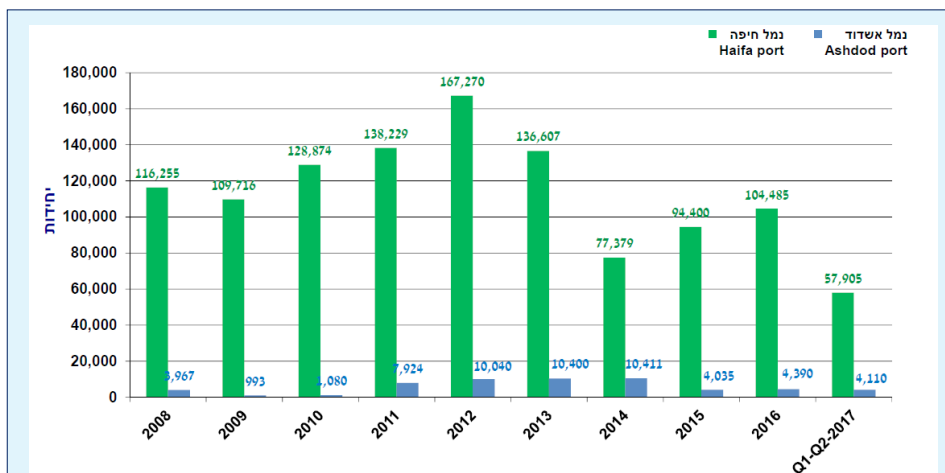


איור 4. מטען כללי – סך כול התנועות (באלפי טונות) בממלי ישראל 2017–2011

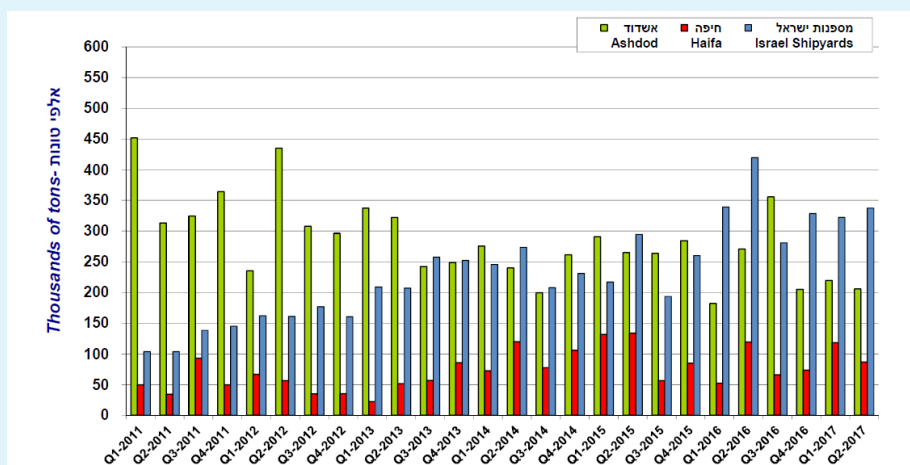


איור 5. צובר חופנים – סך כול התנועות (אלפי טון) בממלי ישראל 2017–2011





איור 6. מכולות שטעון – סך כול היחידות (שנתי מצטבר) בנמלי ישראל 2008–2017



איור 7. סך כול תנועת המתכות (אלפי טונות) בנמלי ישראל 2011–2017

פיתוח עתידי של נמל אשדוד

להערכתנו, אחד מתוצרי עודף התשתיות שיווצר בנמלי ישראל מחד גיסא, ומאידיך גיסא העובדה שנמלי ישראל יהפכו ל"תחנות" על מפת קווי הספנות של אוניות הענק, כמו גם קרבתם היחסית של נמלי ישראל (ובמיוחד נמל אשדוד) לפתח הצפוני של תעלת סואץ – כל אלו ונוספים יפתחו גם את תחום מטעני השטעון לתחרות שאינה קיימת כיום בין הנמלים בישראל. כמו כן יאפשרו נתונים אלה להתחרות בתחום זה גם אל מול מדינות אחרות באגן המזרחי של הים התיכון.

מערכת נמלים מודרנית בישראל חיונית לצמיחת המשק ולסחר הישראלי, **ופיתוחה הוא יעד אסטרטגי לכלכלת ישראל**, השואפת להגדיל את השתתפותה בסחר העולמי והאזורי, ואשר יכולה גם להפוך מתחנת סחר סופית לצומת סחר, תובלה ימית ולוגיסטיקה מרכזיים באזורנו.

לנוכח יעד זה ובהסתמך על התחזיות לגידול בסחר הישראלי הכינה חברת נמלי ישראל עוד בשנת 2006 תוכנית אב אסטרטגית לפיתוח נמלי הים בראייה ארוכת טווח. תכנון אסטרטגי עשרות שנים קדימה מאפשר למדינת ישראל אופק תכנוני ויכולת להגדיר את עתודות הקרקע ותשתיות הנמל הדרושות לכלכלת ישראל. תוכנית האב היוותה פלטפורמה לקידום יעד מרכזי של הרפורמה בנמלים – יצירת תחרות וקידום התייעלות בענף הנמלים באמצעות שילובו של הסקטור הפרטי בהפעלת המסופים, כמקובל בנמלים מודרניים בעולם. הקמת מסופי מכולות חדשים בסמוך לנמלים הקיימים בחיפה ובאשדוד תאפשר תחרות במרחב הנמל ובתוך מערכת הנמלים, וכן תחרות מול נמלים אחרים באזורנו הנמצאים בתנופת פיתוח אינטנסיבית בשנים האחרונות.

תוכנית נמלי העתיד נגזרת מתוכנית אב אסטרטגית שגיבשה חברת נמלי ישראל לפיתוח נמלי הים המסחריים בראייה ארוכת טווח. מדובר בפרויקט תשתית מן החשובים לכלכלת ישראל ולרווחת הציבור כולו, שנועד לתת מענה לצורך בהגדלת קיבולת הנמלים נוכח הגידול הקבוע בסחר הישראלי, לשינויים הדרמטיים בגודל האוניות בקווי הסחר הבינלאומיים, ולשמירה על איתנותה של כלכלת ישראל הנשענת באופן מוחלט כמעט על נמלי הים כשער המסחרי העיקרי.

על בסיס נתונים אלו קיבלה ממשלת ישראל החלטה לקדם את תכנון שני הנמלים, נמל המפרץ בחיפה ונמל דרום באשדוד בו זמנית.¹³

הקמת מסופי מכולות מתחרים במרחב של נמלי חיפה ואשדוד הייתה אחת מהמלצות ועדת טרכטנברג בתחום של קידום תחרות והורדת יוקר המחיה, המלצה שאומצה על ידי ממשלת ישראל.



שינויים במבנה הארגוני
שיאפשר הפעלת 2
טרמינלים פרטיים
בתחום נמל אחד



נמל הדרום - שלב א'

נתוני נמל הדרום

חברת נמלי ישראל מקימה את נמל הדרום בשני שלבים, השלב העיקרי הינו תכנית הפיתוח המכחית (שלב א'). הרחבתו של הנמל לשלב השני תתבצע בעתיד בהתאם לצרכי המשק ולהתפתחויות הסחר.

איור 8. בניית נמל דרום בתחום נמל אשדוד, נתוני נמל דרום



טקס חתימת החוזה להקמת נמל הדרום באשדוד

בניית נמל דרום

במרכז הבינלאומי לביצוע העבודות הימיות להקמת הנמל החדש זכתה חברת **PMEC** Pan Mediterranean Engineering מס'ן.



הנחת אבן הפינה לנמל הדרום



טקס חתימה על חוזה הפעלה

הפעלת נמל הדרום

הנמל החדש יופעל ע"י חברת הפעלה בינלאומית- חברת **TIL** - Terminal Investment Limited SA מהולנד, מן המובילות בעולם בתחום הפעלת מסופי מכולות ומטענים.

איור 9. בניית והפעלת נמל דרום בתחום נמל אשדוד

יובל לבסיס חיל הים בנמל אשדוד

עם הקמת נמל אשדוד נפתחה אופציה בפני חיל הים לפרוס את חלק מכלי השיט אל מול הצי המצרי בפעילות הבט"ש במבצעים ובעת מלחמה. כך הושטו לאשדוד ערב מלחמת ששת הימים נט"קים 60 מטר שיועדו להוביל את חטיבת הצנחנים של מוטה גור לנחיתה באל-עריש על מנת לסייע לצה"ל בכיבוש ציר החוף. כדי לאבטח כוח זה הורדו גם חלק מספינות הטורפדו לאבטחת המבצע.¹⁴

מאז נפרסו בבסיס אשדוד כלי שיט רבים. ספינות בט"ש מפלגה 916 (דבורים החל מ-1970 ודבורות סימן 3 ושלדגים כיום), פלגות נט"קים בהרכבים שונים, אוניות אם וכוחות ש/ש/13 למבצעים מיוחדים, וכן פלגת ספינות טילים. פלגה 31 נכחה באופן קבוע מ-1979 ועד לשלהי 1990 עת הוחזרה לבסיס חיפה מטעמי חיסכון והתייעלות.

בסיס אשדוד נהיה זירה עצמאית המפעילה כלי שיט ומערך גילוי חופי מתקדם ועתיר טכנולוגיות, נושא באחריות לכלל הפעילות ממרכז המדינה מאזור מכמורת ועד לגבול המצרי בדרום, לרבות רצועת עזה.

מסבבי ההסלמה שנערכו מאז מלחמת לבנון השנייה עם שכנינו מצפון ומדרום למדנו כי לא פעם נדרשנו נוכח מטחי טילים שנורו מצפון לעבר ישראל (לבנון השנייה יולי 2006) להוציא מבסיס חיפה את צי כלי השיט של חיל הים ולמקמו זמנית בנמל אשדוד.

בעתיד ייתכנו מצבים הפוכים (נמל אשדוד יהיה הנמל המאויים, ותידרש פריסת כלים מנמל אשדוד לנמל חיפה), וכן מצבים אחרים (שני הנמלים מאוימים) ולהם יינתן מענה אחר.

סיכום

מתוך התבוננות בתהליך ההתפתחות של נמל אשדוד וחברת נמל אשדוד ביובל שנים לפעילותו ניתן לציין את הדגשים הבאים:

1. ניתן להערכתנו, לקבוע בוודאות כי נמל אשדוד, אחד משני נמלי המסחר של ישראל לחופי הים התיכון "מימש את הציפייה ממנו" ביובל שחלף, זאת למרות פערים שהיו קיימים באופן שבו מימש זאת (שירות ללקוחות, תפוקות, יעילות תפעולית, יחסי עבודה ועוד [...]), ויעידו על כך נתוני שינוע המטענים שהגיעו לנמלי ישראל ויצאו מהם.

¹⁴ מבצע זה היה המבצע המרכזי שהמטה הכללי תכנן לחיל הים, ולא מומש. המבצע בוטל ברגע האחרון נוכח ההצלחה של אוגדת הפלדה בפיקודו של ישראל טל ז"ל על ציר החוף בצפון סיני. החטיבה של מוטה גור הועברה לירושלים ולזכותה כיבוש העיר העתיקה. מתוך ריאיון מצולם עם אלוף (מיל) שלמה אראל, 25.4.2017.

2. נמל אשדוד התפתח מאוד בתחום שילוב טכנולוגיות מתקדמות. יעידו על כך בין היתר הפיתוחים הבאים: **מנופים מתקדמים** ברציפי ה"יובל"; ה"שער החכם" שנבנה בידי חברת נמלי ישראל; **מערכת ה-T.O.S.** ב"שער החדש", וכולם משולבים אמצעים, טכנולוגיות ויכולות בקרה הן בתחום התפעולי והן בתחום הביטחוני, שבאמצעות מערכת ממוחשבת לניהול מטענים (T.O.S) ובתמיכת מערכת ממוחשבת (בניהול של חני"י) ומאגר מידע אליו מחוברת כל קהילת הסחר הימי של מדינת ישראל (תס"ק ים) איפשרו להפעיל נמל ללא ניירת.
3. **התייעלות ארגונית** – הרפורמה בנמלים שהתרחשה בפברואר 2005 הובילה להתייעלות ארגונית בתחומים רבים ומגוונים. כיום מועסקים בחברת נמל אשדוד כ-1,300 עובדים, המאוגדים ב-11 ועדי עובדים סקטוריאליים, וחלקם של עובדי דור א' הולך ומצטמצם על פני ציר הזמן. עובדי דור ב' מועסקים על בסיס מגבלות הקיימות במשרד האוצר והמתייחסות לחברה ממשלתית.
4. בתום כארבע עשורים שבהם הייתה הגמוניה של נמל חיפה, נמל אשדוד **נחשב כיום לנמל המוביל של מדינת ישראל** בכל הקשור לסוגי המטענים ולהיקף שינועם. המציאות היא תוצאתית ומעידה, להערכתנו, על דפוסי התנהלות נכונים ומותאמים.
5. העיר אשדוד צמחה והתפתחה בעשורים האחרונים. ראשי הערים בעשורים האחרונים, אינג' **צבי צילקר** וד"ר **יחיאל לסרי**, הבהירו בכל הזדמנות את **חשיבותו של נמל אשדוד להתפתחות העיר**. העובדה שביובל שנים שחלף זכו עובדי הנמל לשכר מכובד ומכבד לא זו בלבד שפרנסו את משפחותיהם בכבוד, הם גם איפשרו התפתחותם ושרידותם של כל העסקים הקטנים בעיר. כל אלו ונוספים (עובדי חברת חשמל והמפעלים השונים בעיר אשדוד ובנותיה), הובילו למציאות שתושבים רבים השתכרו משכורות שאיפשרו להם לבנות בתים, לצרוך אמצעים ושירותים שונים שתרמו לקידום הכלכלה העירונית, ויצרו מציאות של עיר פורחת, משגשגת ומתפתחת באופן מתמיד.

בניית שובר הגלים רפאל איתן (רפול) ז"ל – בסוף המאה הקודמת החלה בניית **נמל היובל**. לנמל נוספו רציף 21 באורך של 1,000 מטר עם 6 מנופי מטען כללי + 2 מדלים פניאומטיים לפריקת מטען גרעינים בצובר; רציף 22 באורך של 250 מטר עם 2 מנופי "גשר"¹⁵ לאוניות קטנות; רציף 23 באורך של כ-1600¹⁶ מטר עם 6 מנופי גשר ורציף 24 ללא מנופים.

כשלב מקדים לבניית רציפי ה"יובל",¹⁷ ונוכח העובדה **שנמל אשדוד הוא נמל ים פתוח**, נבנה שובר גלים חדש באורך של 1,150 מטר בטכנולוגיה של "**אנטיפרים**" – קוביות בטון במשקל של כ-40 טון כל אחת – שהחליפה את הטכנולוגיה הקודמת של השובר הראשון באורך של כ-2,300 מטר ונבנה ב"**טטרפודים**" במשקל של כ-16 טון כל אחד. כמנהל העבודה לבניית שובר הגלים התמנה רפאל איתן (רפול) ז"ל מטעם חברת "**אשטרום-דרגוס**". את חוויותיו כמנהל עבודה תיעד רפול בספרו "**בונים פה נמל – מכתבים מסבא נודניק**".¹⁸

ייעודו של שובר גלים לעצור ולבלום גלי ים סוער, לרבות גלים בגובה יוצא מהכלל המתרחשים רק פעם בעשרות שנים. לכן חייבים לבנות שובר חזק ויציב במיוחד. השובר של נמל היובל נבנה על קרקעית הים בעומק של כ-20 מטר וברוחב של 120 מטר בבסיסו. הוא עשוי שכבות (סטרטיגרפיה) של סוגי מסלע (אבן טבעית מסוגים ובגדלים שונים) המונחות עד לגובה פני הים, אבנים קלות למטה ואבנים כבדות למעלה, ולצד הים מונחות קוביות בטון ענקיות במשקל של 40 טון כל אחת, המסודרות מעל הקרקעית מעומק של 14 מטר ועד 8 וחצי מטרים מעל פני הים. בסוף התהליך (בקצה הפירמידה) יוצקים כביש בטון שרוחבו 9 מטרים וגובהו כ-5 וחצי מטרים מעל פני הים. לצורך המחשה להלן המרשמים.

בליל 23 נובמבר 2004 התחוללה סערת ים גדולה. רפול הגיע בבוקר לשובר הגלים החדש וביקש לראות מקרוב מה מחוללים איתני הטבע לשובר הגלים שהוא עסוק בבנייתו. עצר את רכבו בשליש האחרון של השובר, וכשיצא ממנו נפגע מגל שחבט והרגו. גופתו נמשתה בהמשך מהים. לאחר מותו ולהנצחת זכרו הוסב שמם של "**רציפי היובל**" ל"**רציפי איתן**".

15 מנופי גשר – כשמים כן הם, מגשרים בין האונייה לרציף, ומשמשים לפריקה וטעינה של מכולות.

16 חני" התקינה "דולפין" – מתקן ימי שבמרכזו זקף (פיתת) התקשרות המאריך הלכה למעשה את הרציף בכ-50 מטר והמאפשרת לקשור זמנית ברציף זה 2 אוניות גדולות של 300 מטר לפחות.

17 יובל למדינת ישראל.

18 בעריכת ניצה פלד, בהוצאת תמוז, 2004.