

II. נמלים

1 נמל חיפה

א. מאזן נמל חיפה ליום 31 במארס 1953
בהשוואה למאזן ליום 31 במארס 1952.

31.3.1953	31.3.1952	
ל"י	ל"י	אקטיב
		1. מזומנים
633.—	12,772.—	בקופה
35,440.—	231,294.—	בבנק
816,560.—	525,802.—	באוצר
		2. סחורות בלתי מוקצבות
237,114.—	124,379.—	(לפי מחיר הקנייה)
4,908,549.—	2,704,292.—	3. חייבים שונים
2,878,212.—	783,958.—	4. פיתוח הנמל (השקעות)
		בס"ה אקטיב
8,840,435.—	4,382,497.—	
		חובות מסופקים
96,406.—	96,406.—	שהובטחו ברזרבה
		פסיב
708,804.—	1,237,902.—	5. פקדונות מבעלי מטענים
8,131,631.—	3,144,595.—	6. זכאים שונים
		7. עודף
		ההכנסה
2,652,812.—	873,731.—	על ההוצאה
		פחות:
2,652,812.—	873,731.—	העברה לאוצר
		בס"ה פסיב
8,840,435.—	4,382,497.—	
		רזרבה להבטחת
69,406.—	96,406.—	חובות מסופקים

**ב. הכנסות והוצאות של נמל חיפה בשנת הכספים 1952/53
בהשוואה לשנת הכספים 1951/52**

1,4,52—31,3,53	1,4,51—31,3,52	
ל"י	ל"י	
		הכנסות:
		1. דמי שירותים ומטענים
7,416,917.-	3,997,949.-	ונוסעים
141,690.-	65,078.-	2. שירותים לאניות
17,676.-	19,950.-	3. דמי רשיונות
266,540.-	132,082.-	4. דמי שאר השירותים ושונות
185,207.-	39,672.-	5. דמי שימוש בציוד אמריקאי
		שנמסר לקבלנים
<u>8,028,030.-</u>	<u>4,254,731.-</u>	ס"ה הכנסות
		הוצאות:
1,447,376.-	803,914.-	1. משכורת
99,887.-	64,084.-	2. דלק וחומרים
275,268.-	106,607.-	3. שירותי עזר ושונות
11,261.-	8,069.-	4. הובלה
		5. קבלנים
2,811,862.-	1,930,240.-	א. סבלות
298,864.-	193,870.-	ב. סירות
175,741.-	187,313.-	ג. דוברות
		ד. שונות
		ובדק
3,522,805.-	2,376,900.-	המסילה 65,477.-
<u>18,621.-</u>	<u>21,426.-</u>	6. הוצאות השקעה
<u>5,375,218.-</u>	<u>3,381,000.-</u>	ס"ה הוצאות
2,652,812.-	873,731.-	עודף ההכנסה על ההוצאה

ג. תפעול נמל חיפה

המספרים הבאים יש בהם משום הבהרת הדו"ח הכספי של נמל חיפה.

1952/53	1951/52	
טון	טון	
794,250	1,301,583	1. יבוא סחורות
		2. יצוא סחורות
230,909	176,663	פרי הדר
29,119	16,369	מטען כללי
		3. מספר הנוסעים
34,802	80,855	הבאים לארץ
25,006	21,666	היוצאים את הארץ
		4. אניות שהגיעו לנמל
858	1,135	מספר האניות
1,466,331	2,039,841	נפח בטונות רשומות (נטו)

ד. מפעולות הביקורת

- (1) פעולות הביקורת תוך השנה הנסקרת הקיפו, נוסף על ביקורת החשבונות, התקציב, המח-סנים ורישום ציוד הקבע, גם את בעיות המסירה של עבודות בנייה לקבלנים ובעיית יחסי מינהלת הנמל עם החברות המבצעות את עבודות הסבלות, הסיירות והסוורות בנמל. טיפלנו גם בבעיית התעריפים מבחינה משקית ומבחינה חוקית.
- (2) עמדנו על שימוש קפדני בשיטת המכרזים במסירת עבודות בנייה, אחרי שקבענו מקרים מספר של סטיות מהשיטה הזאת בשנת 1952/53.

ה. פגיעות בחוק או בעקרונות החסכון והיעילות

(1) תעריפי הסבלות

בעוד שהנמל מקבל מאת הלקוחות בשביל הסבלות דמי סבלות לפי תעריף חוקי יציב, הוא משלם לקבלן הסבלות בעד שירותיו לפי מערכת תעריפים שונה בהרבה, ומינהלת הנמל נאלצת להעלות תעריפים אלה עם כל תנועה במדד המחירים. שיטה זו הייתה דורשת מהמינהלה לטפל בשאלה, על ידי אילו שינויים של התעריף החוקי אפשר היה למנוע את הפער שבין ההכנסה שעל יסוד התעריף החוקי ובין ההוצאה לפי התעריפים המוסכמים עם הקבלן. בשנה הנסקרת 1952/53 נוצר גרעון בסעיף הסבלות, שהסתכם בסך -241,389 ל"י.

(2) תעריפי אגרות ודמים

תעריפי שירותי הנמל מקבלים את תוקפם החוקי על ידי פרסום ב"רשומות". הביקורת העלתה מקרה, שבו פורסם התעריף ב"רשומות" אחרי שהונהג למעשה: דמי אגרות מלתחה ודמי אחסון מכוניות הונהגו החל מיום 10.8.52, אולם פורסמו ב"רשומות" ביום 14.5.53.

2. מפעל פיתוח הקישון

הביקורת טיפלה בבעיות הקשורות בתכנון, מסירה וביצוע של עבודות פיתוח הקישון. כן עסקנו בשאלת הפקעת הקרקעות שבשטח המיועד למפעל זה ובבעיות התקציביות הכרוכות בהפקעות אלה.

ג. תפעול נמל חיפה

המספרים הבאים יש בהם משום הבהרת הדו"ח הכספי של נמל חיפה.

1952/53	1951/52	
טון	טון	
794,250	1,301,583	1. יבוא סחורות
		2. יצוא סחורות
230,909	176,663	פרי הדר
29,119	16,369	מטען כללי
		3. מספר הנוסעים
34,802	80,855	הבאים לארץ
25,006	21,666	היוצאים את הארץ
		4. אניות שהגיעו לנמל
858	1,135	מספר האניות
1,466,331	2,039,841	נפח בטונות רשומות (נטו)

ד. מפעולות הביקורת

- (1) פעולות הביקורת תוך השגה הנסקרת הקיפו, נוסף על ביקורת החשבונות, התקציב, המח-סנים ורישום ציוד הקבע, גם את בעיות המסירה של עבודות בנייה לקבלנים ובעיית יחסי מינהלת הנמל עם החברות המבצעות את עבודות הסבלות, הסיירות והסוורות בנמל. טיפלנו גם בבעיית התעריפים מבחינה משקית ומבחינה חוקית.
- (2) עמדנו על שימוש קפדני בשיטת המכרזים במסירת עבודות בנייה, אחרי שקבענו מקרים מספר של סטיות מהשיטה הזאת בשנת 1952/53.

ה. פגיעות בחוק או בעקרונות החסכון והיעילות

(1) תעריפי הסבלות

בעוד שהנמל מקבל מאת הלקוחות בשביל הסבלות דמי סבלות לפי תעריף חוקי יציב, הוא משלם לקבלן הסבלות בעד שירותיו לפי מערכת תעריפים שונה בהרבה, ומינהלת הנמל נאלצת להעלות תעריפים אלה עם כל תנועה במדד המחירים. שיטה זו הייתה דורשת מהמינהלה לטפל בשאלה, על ידי אילו שינויים של התעריף החוקי אפשר היה למנוע את הפער שבין ההכנסה שעל יסוד התעריף החוקי ובין ההוצאה לפי התעריפים המוסכמים עם הקבלן. בשנה הנסקרת 1952/53 נוצר גרעון בסעיף הסבלות, שהסתכם בסך -241,389 ל"י.

(2) תעריפי אגרות ודמים

תעריפי שירותי הנמל מקבלים את תוקפם החוקי על ידי פרסום ב"רשומות". הביקורת העלתה מקרה, שבו פורסם התעריף ב"רשומות" אחרי שהונהג למעשה: דמי אגרות מלתחה ודמי אחסון מכוניות הונהגו החל מיום 10.8.52, אולם פורסמו ב"רשומות" ביום 14.5.53.

2. מפעל פיתוח הקישון

הביקורת טיפלה בבעיות הקשורות בתכנון, מסירה וביצוע של עבודות פיתוח הקישון. כן עסקנו בשאלת הפקעת הקרקעות שבשטח המיועד למפעל זה ובבעיות התקציביות הכרוכות בהפקעות אלה.

פגיעה בחוק או בעקרונות החסכון והיעילות

חוזה עבודה

(1) בחודש יוני 1951 נחתם חוזה בין הממשלה לבין "החברה ההולנדית לעבודות נמל בע"מ" לביצוע עבודות ההרחבה וההטיה של אפיק הקישון ולבניית גשר, סכר ושובר גלים. הסכום הכולל של החוזה נקבע בעת החתימה בסך 1,150,000 ל"י בקירוב. לפי החוזה קיבלה הממשלה לידיעתה, שהחברה תבצע את העבודות בשותפות עם "סולל בונה" בע"מ.

(2) העבודה נמסרה בלי מכרז בנימוק, שהחברה קיבלה על עצמה לדאוג לאשראי לשם כיסוי תשלומים במטבע חוץ, המהווים חלק ניכר מהמימון הכללי של המפעל. באי כוח הממשלה, שניהלו את המשא ומתן לפני חתימת החוזה, הביאו גם בחשבון, שהחברה תספק את הציוד המיכני ותביא מחוץ לארץ עובדים מקצועיים.

(3) שובר הגלים, שהוצאות בנייתו היוו כשליש מסכום החוזה הוקפ"ע עובדים מקומיים ומאבן מקומית. בביצוע עבודה זו לא הושקע ע"י החברה כל מטבע חוץ, ואין על כן כוחה של ההנמקה הכללית למסירת העבודות בלי מכרז יפה לגבי מסירת העבודה של בניית שובר הגלים.

(4) אופיה הספציפי והבלתי רגיל של העבודה והיקפה הגדול חייבו הכנה ותכנון יסודיים והסדרים, שיש בהם כדי להבטיח את הקמת המפעל באותם הממדים ובאותן הדרכים, שמשרד התחבורה התכוון להם בזמן חתימת החוזה.

הסמכות להוציא פקודות שינויים לגבי כמות, אופי וצורת הביצוע של העבודות – בלי כל הגבלה – נמסרה לפי החוזה לידי "המהנדס" (המהנדס הראשי של המפעל) או "המהנדס הקבוע" (המהנדס הממונה על הפיקוח במקום).

אם משרד התחבורה הסכים להסדר כל כך מרחיק לכת בדבר סמכות לשינויים, מן הצורך היה לדאוג לכך, ע"י הוראות פנימיות, שהמהנדסים ישתמשו בסמכויות, שהחוזה נתן להם, תוך גבולות מתאימים. הוראות כאלה לא הוצאו, ומספר ניכר של השינויים, שגרמו להעלאה הניכרת של ערך החוזה, נחתמו ע"י "המהנדס הקבוע". שינויים אלה, וכן העובדה, שהעבודות בוצעו לא לפי התכנית המקורית אלא לפי תכנית אלטרנטיבית, הביאו לידי עליית הסכום הכולל של החוזה מסך 1,150,000 ל"י לסך העולה על 1,900,000 ל"י, חוץ מ-1,250,000 ל"י דמי התייקרות שאושרו עד עתה.

3. נמל יפו

מאז קום המדינה ועד נובמבר 1952 התנהל נמל יפו על ידי חברת אוצר מפעלי-ים, שהיא גם בעלת נמל תל אביב. בחודש נובמבר 1952 הופרד נמל יפו מנמל תל אביב, וניהולו עבר לידי משרד התחבורה. עם העברת הנמל הועברו אליו גם העובדים, שהועסקו מקודם בשטח נמל זה על ידי חברת אוצר מפעלי ים.

בנמל יפו מבוצעות כל עבודות הטעינה, הפריקה, הסבלות והסיראות לא באמצעות קבלן, כפי שזה נהוג בנמל חיפה, אלא על ידי עובדים קבועים של הנמל, לפי תנאי העבודה והתשלום המקוריים בלים בנמל תל אביב. תנאי השכר בנמלים יפו ותל אביב עולים בהרבה על המקובלים בחברות הקבלניות המשרתות את נמל חיפה.

בתקופה שמנובמבר 1952 עד סוף מארס 1953 עלו הוצאות הנמל על הכנסותיו, ונתהווה גרעון בסכום של למעלה מ-93,000 ל"י. החל מאפריל 1953 חלה עלייה מתמדת בהכנסות הנמל, ומיוני 1953 התחילו ההכנסות החודשיות לעלות על ההוצאות, ולנמל היה עודף הכנסות, שהסתכם בחודשים יוני-אוגוסט 1953 בסכום העולה על 112,000 ל"י.

פגיעה בחוק או בעקרונות החסכון והיעילות

חוזה עבודה

(1) בחודש יוני 1951 נחתם חוזה בין הממשלה לבין "החברה ההולנדית לעבודות נמל בע"מ" לביצוע עבודות ההרחבה וההטיה של אפיק הקישון ולבניית גשר, סכר ושובר גלים. הסכום הכולל של החוזה נקבע בעת החתימה בסך 1,150,000 ל"י בקירוב. לפי החוזה קיבלה הממשלה לידיעתה, שהחברה תבצע את העבודות בשותפות עם "סולל בונה" בע"מ.

(2) העבודה נמסרה בלי מכרז בנימוק, שהחברה קיבלה על עצמה לדאוג לאשראי לשם כיסוי תשלומים במטבע חוץ, המהווים חלק ניכר מהמימון הכללי של המפעל. באי כוח הממשלה, שניהלו את המשא ומתן לפני חתימת החוזה, הביאו גם בחשבון, שהחברה תספק את הציוד המיכני ותביא מחוץ לארץ עובדים מקצועיים.

(3) שובר הגלים, שהוצאות בנייתו היוו כשליש מסכום החוזה הוקפ"ע עובדים מקומיים ומאבן מקומית. בביצוע עבודה זו לא הושקע ע"י החברה כל מטבע חוץ, ואין על כן כוחה של ההנמקה הכללית למסירת העבודות בלי מכרז יפה לגבי מסירת העבודה של בניית שובר הגלים.

(4) אופיה הספציפי והבלתי רגיל של העבודה והיקפה הגדול חייבו הכנה ותכנון יסודיים והסדרים, שיש בהם כדי להבטיח את הקמת המפעל באותם הממדים ובאותן הדרכים, שמשרד התחבורה התכוון להם בזמן חתימת החוזה.

הסמכות להוציא פקודות שינויים לגבי כמות, אופי וצורת הביצוע של העבודות – בלי כל הגבלה – נמסרה לפי החוזה לידי "המהנדס" (המהנדס הראשי של המפעל) או "המהנדס הקבוע" (המהנדס הממונה על הפיקוח במקום).

אם משרד התחבורה הסכים להסדר כל כך מרחיק לכת בדבר סמכות לשינויים, מן הצורך היה לדאוג לכך, ע"י הוראות פנימיות, שהמהנדסים ישתמשו בסמכויות, שהחוזה נתן להם, תוך גבולות מתאימים. הוראות כאלה לא הוצאו, ומספר ניכר של השינויים, שגרמו להעלאה הניכרת של ערך החוזה, נחתמו ע"י "המהנדס הקבוע". שינויים אלה, וכן העובדה, שהעבודות בוצעו לא לפי התכנית המקורית אלא לפי תכנית אלטרנטיבית, הביאו לידי עליית הסכום הכולל של החוזה מסך 1,150,000 ל"י לסך העולה על 1,900,000 ל"י, חוץ מ-1,250,000 ל"י דמי התייקרות שאושרו עד עתה.

3. נמל יפו

מאז קום המדינה ועד נובמבר 1952 התנהל נמל יפו על ידי חברת אוצר מפעלי-ים, שהיא גם בעלת נמל תל אביב. בחודש נובמבר 1952 הופרד נמל יפו מנמל תל אביב, וניהולו עבר לידי משרד התחבורה. עם העברת הנמל הועברו אליו גם העובדים, שהועסקו מקודם בשטח נמל זה על ידי חברת אוצר מפעלי ים.

בנמל יפו מבוצעות כל עבודות הטעינה, הפריקה, הסבלות והסיראות לא באמצעות קבלן, כפי שזה נהוג בנמל חיפה, אלא על ידי עובדים קבועים של הנמל, לפי תנאי העבודה והתשלום המקוריים בלים בנמל תל אביב. תנאי השכר בנמלים יפו ותל אביב עולים בהרבה על המקובלים בחברות הקבלניות המשרתות את נמל חיפה.

בתקופה שמנובמבר 1952 עד סוף מארס 1953 עלו הוצאות הנמל על הכנסותיו, ונתהווה גרעון בסכום של למעלה מ-93,000 ל"י. החל מאפריל 1953 חלה עלייה מתמדת בהכנסות הנמל, ומיוני 1953 התחילו ההכנסות החודשיות לעלות על ההוצאות, ולנמל היה עודף הכנסות, שהסתכם בחודשים יוני-אוגוסט 1953 בסכום העולה על 112,000 ל"י.