

מאז הקמת רשות הנמלים בחודש יולי 1961 הוכנס נמל יפו למסגרת הנמלים המנוהלים על ידי הרשות. לגבי נמל תל אביב נקבע בסעיף 70 של חוק רשות הנמלים, תשכ"א—1961, שהוראות החוק יחולו עליו מיום, ששר התחבורה יקבע אותו בהודעה ברשומות. הודעה כזאת עוד לא פורסמה.

אפשרויות הקיבולת של שני הנמלים מוגבלות, אך יחד עם זאת הם ממלאים תפקיד חשוב, כיוון שהם מטפלים באחוז לא מבוטל מכלל המטענים בנמלי הארץ, ומקטינים על ידי זה את המעמסה הרובצת על נמל חיפה.

לדעת הביקורת דרוש איחודם של הנמלים כדי להבטיח את הפעלתם התקינה והיעילה. הגשמת האיחוד של שני הנמלים דורשת הסדר עם עיריית תל אביב-יפו. הסכם עם העירייה צריך להסדיר את הבעלות על נמל תל אביב — תוך התחשבות באינטרסים המוצדקים של העיר תל אביב-יפו שבתחומה נמצאים שני הנמלים — ולאפשר הפעלתו במסגרת רשות הנמלים.

נ מ ל ח י פ ה

א. הארכת הרציף הראשי

היקף המטענים המיוצאים ומויצאים דרך נמל חיפה גדל בהתמדה. כדי שאפשרויות הקיבול בנמל יוגדלו מ-2.5 מליון טון ל-3 מליון טון לשנה הוחלט בשנת 1956 על הארכת הרציף הראשי של הנמל ב-528 מטר. תכנון ההארכה נעשה על ידי מחלקת ההנדסה של הנמל. היא ערכה שתי תכניות: אחת לפי שיטת בנייה, שהייתה נהוגה עד כה בנמל חיפה; ואחת לפי שיטת בנייה אחרת (תכנית אלטרנטיבית). שתי התכניות הועברו בפברואר 1958 לחברה האנגלית, שתכננה בשעתו את הקמת נמל חיפה, לאישורה מבחינה מקצועית.

1. בנובמבר 1958 פירסמה ועדת המכרזים שבמשרד התחבורה מכרז, לפיו נדרשו המציעים להציע את הצעותיהם לפי אחת משתי שיטות הבנייה. במכרז זכתה חברה מחוץ לארץ, שהצעתה בסך 6.5 מליון ל"י התבססה על התכנית האלטרנטיבית בשינויים משלה. אגב קבלת ההצעה הובאה בחשבון התייקרות אפשרית של העבודה כדי 160,000 ל"י.

ביוני 1959 נעשה עם החברה חוזה, שלפיו עליה לערוך בעצמה ועל חשבונה פירוט לתכנית, שהיא הציעה, ולהעביר את התכניות המפורטות לאישור החברה האנגלית. החברה האנגלית אישרה את התכניות תוך שינויים, שהביאו להתייקרות העבודה ב-750,000 ל"י.

2. תוך מהלך העבודה חלו בתכניות שינויים נוספים במידה ניכרת, ומחמת שינויים אלה התייקרה העבודה בסכום נוסף של 2.2 מליון ל"י. לפי אומדן מינהלת הנמל מספטמבר 1961 יעלו ההוצאות מ-7.4 מליון ל"י לסך 9.6 מליון ל"י. אומדן זה אינו מבוסס על פירוט של העבודות הנוספות שיש לבצען. ייתכן שעד לגמר העבודה כולה יגדל היקף ההוצאות במידה ניכרת.

3. להוצאה בסך 750,000 ל"י, שבו התייקרה העבודה בעקבות השינויים שנדרשו על ידי החברה האנגלית, קיבלה מינהלת הנמל הרשאה תקציבית בשנת 1961/62. אשר להתייקרות הנוספת בסך 2.2 מליון ל"י, לא הביאה מינהלת הנמל עניין זה בעוד מועד לידיעת משרד התחבורה לשם קבלת ההרשאה הדרושה. בשנת 1961 שולם לחברה על חשבון התוספות

כמליון ל"י, ואילו ההרשאה התקציבית לתשלומה נתבקשה בהצעת תקציב הפיתוח לשנת 1962/63.

4. בחוזה עם החברה נקבע: העבודה תבוצע בשלושה שלבים — הרציף יוארך ב־300 מ' עד 9.1.1961, ב־150 מ' נוספים עד 9.3.1961, וב־78 מ' הנותרים עד 8.9.1961; אם לא תעמוד החברה במועדי הביצוע, יהא עליה לשלם קנס בסך 1,250 ל"י לכל יום פיגור. החברה לא עמדה במועדי הביצוע. השלב הראשון נסתיים בספטמבר 1961; השלב השני בפברואר 1962; והשלב השלישי עדיין לא נסתיים. מועדי הביצוע נקבעו בשים לב לעונת היצוא של ההדרים. כיוון שאפילו השלב הראשון לא נסתיים אלא בסתיו 1961, לא הושגה מטרת ההארכה לאותה שנה.

ביצוע העבודה אמנם נתקל בקשיים טכניים בלתי צפויים; אולם, לדעת הביקורת, שומה היה על מינהלת הנמל לבדוק, באיזו מידה נגרמו פיגורים מסיבות נוספות, שיש בהן כדי להטיל את האחריות על החברה.

ב. חישובי פחת וריבית

בשנת 1960/61 העבירה מינהלת הנמל לאוצר סך 1,988,000 ל"י בעד פחת בשיעור של 3.3% על הרכוש הקבוע וסך 1,462,000 ל"י בעד ריבית בשיעור של 7% על ההשקעות שהושקעו בנמל ועל שווי הציוד שבמחסנים.

הפחת והריבית חושבו על ערך הרכוש של הנמל ליום 31.3.1959, בלא שהובאו בחשבון השקעות נוספות בסך 1,918,540 ל"י, שהושקעו בנמל בשנת 1959/60 ושמומנו מתקציב הפיתוח.

ג. הפרשות לתשלום גמלאות

בין ההתחייבויות שבמאזן נמל חיפה ליום 31.3.1961 כלול סך 816,305 ל"י, הנועד לתשלום גמלאות. סכום זה הוא יתרת זכות של חשבון, שנפתח בשנת 1955 כדי להבטיח מקור מימון לתשלומי גמלאות ופיצויים ל־24 עובדים, שהועסקו בתנאי קבלנות בפריקת תבואה ואיבדו את מקום עבודתם מחמת ההתפתחות הטכנולוגית בנמל.

החשבון ניוון מהפרשה — 30 אג' לטון תבואה — מהכנסות, שיש לנמל מגביית "דמי שירות בית המגורות". מאז פתיחת החשבון ועד 31.3.1961 עלו ההכנסות שנזקפו לזכותו ל־1,028,762 ל"י. מכספי הכנסות אלו הוצא במשך תקופה זו סך 212,457 ל"י; סך 170,982 ל"י כתשלומי גמלאות בנוגע ל־24 העובדים לשעבר וסך 41,475 ל"י כתשלומים לחברה קבלנית בעד שירותי עזר, שניתנו על ידיה בפריקת תבואה.

דמי שירותי בית המגורות, שנגבו מהיבואנים, אמנם נרשמו במלואם כהכנסה כדין; אולם ההפרשה בסך 30 אג' לטון, שהועברה לזכות החשבון האמור, נזקפה לסעיף ההוצאה התקציבית "דמי שירותים" — בתי המגורות" כשבשעת הזקיפה לא הייתה למעשה שום הוצאה. מאז פתיחת החשבון ועד 31.3.1961 הוחזקו הסכומים מחוץ למסגרת התקציבית. ההוצאה למעשה בסך 212,457 ל"י, שנזקפה לאחר מכן לחובת חשבון זה, נעשתה בלא הרשאה תקציבית, ובחלקה (סך 41,475 ל"י) למטרה שונה מזו, לה הועדו סכומי ההפרשה.

הדר"ח הכספי לשנת הכספים 1960/61

1. הנמל מנהל את חשבונותיו לפי השיטה המצברת הנהוגה במפעלים עסקיים; אולם במאזן ל-31 במארס 1961 לא נכלל בין זכויותיו הרכוש הקבוע שלו ובין התחייבויותיו ערך הרכוש הקבוע שבתום תקופת המנדט וסכומי ההשקעות, שנתקבלו מתקציבי הפיתוח למימון הרכוש הקבוע, שנתווסף מאז קום המדינה.
2. בניגוד למקובל במפעלים העסקיים לא הפרישה מינהלת הנמל את ההפרשות לפחת על הרכוש הקבוע ולפנסיה ולפיצויים בעד העובדים שהם עובדי מדינה.
3. בחשבונות הזכאים כלול חשבון "פקדונות על מטענים". המדובר הוא בכספי פקדונות המתקבלים מיבואנים להבטחת תשלום דמי השירותים, שגובהם ייקבע עם עריכת החשבון הסופי. אם לאחר עריכת החשבון הסופי נוצרה יתרה לזכות הלקוח, אין הנמל מודיע לו על כך. יתרה זו נשארת בחשבון "פקדונות על מטענים" ואת כספיה משלמת מינהלת הנמל רק על פי דרישת הלקוח. עד 31.3.1961 נצטברו באותו חשבון יתרות רבות, שלא הוחזרו ללקוחות.
- לדעת הביקורת יש לנהוג בדומה למינהלת נמל חיפה ולהחזיר ללקוחות את הכספים המגיעים להם מיד לאחר שמתבררת בעת עריכת החשבון הסופי יתרה לזכותם.
4. בחשבונות החייבים כלול חשבון "נציב מס הכנסה". המדובר הוא בסך 15,000 ל"י, שנציבות מס הכנסה דרשה ממינהלת הנמל, שהיא תנכה אותו משכר עובדיה בתורת מס הכנסה. מאחר שמינהלת הנמל לא הסכימה לדרישה זו ולא ניכתה את הסכום הנדון, גבו שלטונות מס הכנסה ביולי 1959 את הסכום בדרך של הטלת עיקול על חוב, שהגיע לנמל מאחד הלקוחות (ראה לעיל עמ' 59). לאיזון חשבונותיה חייבה מינהלת הנמל בסכום שעוקל את החשבון "נציב מס הכנסה", ומראה אפוא בין זכויותיו תביעה, שלמעשה אינה קיימת.

נ מ ל א י ל ת

א. הדר"ח הכספי לשנת הכספים 1960/61

- במאזן הנמל ל-31 במארס 1961 לא נכלל בין זכויותיו הרכוש הקבוע שלו ובין התחייבויותיו סכומי ההשקעות, שנתקבלו בעיקר מתקציב הפיתוח למימון אותו רכוש.
- חשבון ההכנסות וההוצאות של הנמל לשנת 1960/61 הסתכם בעודף ההכנסות על ההוצאות בסך 33,582 ל"י. אך חשבונות ההוצאות אינם משקפים את המצב לאשורו:
1. בניגוד למקובל במפעלים העסקיים לא הפרישה מינהלת הנמל את ההפרשות לפחת על רכוש הקבוע, לריבית על השקעות האוצר ולפנסיה ופיצויים בעד עובדיה.
 2. החברה הקבלנית, הנותנת מאז 16.10.1960 שירותי פריקה וטעינה בנמל, קיבלה בעד שירותיה עד 31.3.1961 סך 281,000 ל"י. לפי טענת החברה מגיעים לה תשלומים גבוהים בהרבה מאלו שקיבלה. העניין עודנו בבידור. מינהלת הנמל לא הפרישה כל סכום לכיסוי תשלום נוסף, אם תידרש לשלמו (ראה גם לעיל "השירותים למטענים", עמ' 225).

ב. הסדרי ההובלה

עד סוף מארס 1960 היה נמל אילת כפוף מבחינה מינהלית למשרד הפיתוח ומאפריל 1960 ועד סוף יוני 1961 למשרד התחבורה; מאז יולי 1961 הוכנס הנמל למסגרת רשות הנמלים. מאז שנת 1957 גדלה במידה ניכרת תנועת המטענים בנמל, והגיעה ל-131,000 טון בשנת 1959, ל-146,000 טון בשנת 1960 ול-174,000 טון בשנת 1961.

באמצע שנת 1961 נערכה ביקורת בנמל.

ריחוק הנמל ממרכז הארץ מחייב הסדרי הובלה תקינים אל הנמל וממנו ולשם כך תיאום בין מינהלת הנמל, בעלי המטענים והמובילים. בשנת 1957 סיכם משרד הפיתוח עם חברת תובלה בע"מ — חברה שהממשלה משתתפת בהנהלתה — על הובלת המטענים אל הנמל וממנו. הכוונה הייתה, שהחברה תפעיל לצורכי ההובלה משאיות במספר ובכוח קיבול החולמים את כמויות הסחורות שיש להוביל. הסכם עם החברה לא נחתם אך למעשה היא מובילה, בשתפה מובילים אחרים, את כל סחורות היבוא מהנמל למרכז הארץ ואת כל המחצבים המיועדים ליצוא דרך הנמל.

לשם תכנון העבודה נערכת כל יום, בהשתתפות נציגים של מינהלת הנמל ושל המובילים. תכנית הובלה ליום המחרת בציון מספר המשאיות שיהיו דרושות. נתברר, שבביצועה של תכנית ההובלה היומית אינו קיים תיאום מספיק בין בעלי המטענים לבין המובילים ולבין מינהלת הנמל. כתוצאה מכך נתעכבו מטענים ונתייקרו שירותי התפעול של הנמל. בחודשים ינואר עד מארס 1961 קרה, שסחורות, ששחררו להובלה, לא הייתה אפשרות להובילן במשך ימים מספר, כיוון שלא נעשו הסידורים המתאימים להבטחת המספר הדרוש של משאיות.

בשנת 1957 אמנם הוקמה על ידי מינהלת הנמל לשכת קשר ביפו, שמתפקידה לקיים מגע בין הגורמים הנוגעים לדבר לשם תיאום בהובלת מטעני יצוא אל הנמל, אולם לעתים קרובות לא פנו אליה בעלי המטענים, ולא היו לה איפוא נתונים מלאים על היקף המטענים העומדים להובלה לנמל.

המובילים מתנגדים, שמטעני יבוא יובלו למרכז הארץ במשאיות. שהגיעו לאילת בשל הובלת מטעני יצוא, אם אין אלו המשאיות שלהם. באפריל 1961 למשל הגיעו לאילת עשרות משאיות טעונות פרי הדר ליצוא. אף כי באותו זמן נצטברו בנמל מטעני יבוא בכמות גדולה (למעלה מ-2,000 טון), לא נתנו המובילים להוציא את המטענים מהנמל כדי להובילם באותן משאיות, והן חזרו ריקם.

בשים לב למצבו הגיאוגרפי של נמל אילת מן הראוי היה, שהגופים האחראיים לניהולו יבטיחו, במיוחד בשנים הראשונות לקיומו, הסדרי הובלה תקינים אל הנמל וממנו. גורמים אלה הכירו בצורך זה; אולם במשך 5 שנים המשיכו בהתקשרות עם החברה, בלא שנקבעו ברורות ובכתב החובות והזכויות של הצדדים. וזה גרם לא במעט, שלא הושג התיאום הדרוש בין מינהלת הנמל, בעלי המטענים והמובילים.