

כאשר תשלומי הקרן נושאים ריבית מצטברת בשיעור 5.75% עד לשנת 1968 תשלם החברה את ההוצאה השוטפת, שנקבעה על יסוד כמויות המינימום, על הפעלת המחסן.

לבניית מערך התפוזות יש הצדקה משקית רק כשכמויות היצוא הן גדולות, שאם לא כן, בטלים היתרונות המשקיים המושגים על ידי השינוע האוטומטי. חברת "כימיקלים ופוספטים" הודיעה כבר כמה פעמים, שהיא מתקשה לעמוד אף בתעריף המינימלי, שנקבע לתקופת הביניים. לפי חישוב זמני, שערכה הרשות, יגיע החל ב-1968 תעריף השימוש במיתקן ל-3.85 ל"י לטונה לשני סוגי המחצבים בכמות מינימום של 600,000 טונות. ככל שיגדל היצוא ירד התעריף, וביצוא של מליון טונות יהיה התעריף לפי חישוב זמני זה 2.40 ל"י לטונה. החל ב-1968 יגדלו גם הוצאות האחסנה בגלל תחילת החזר ההשקעות בבניית המחסנים.

ההשקעות הגדולות של הרשות במערך התפוזות נעשו על יסוד התחייבות החברות. סילוקה של ההשקעה אמנם מובטח מההכנסה הצפויה על פי התעריפים, שנקבעו למחצבים, אך התקופה ממושכת מאוד. אף כי המדובר כאן בחברות ממלכתיות גדולות, הנהנות מתמיכת הממשלה, הרי אין הממשלה ערבה להן באופן אוטומטי ומחייב. לדעת הביקורת, צריכה הייתה הרשות לקבל בטחונות ממשיים להבטחת החזר השקעותיה.

תיקון ליקויים

שינוע מטענים בנמל חיפה

דו"ח שנתי 16, עמ' 643

היחסים בין רשות הנמלים ומינהלת נמל חיפה ובין קבלני השירותים

בסיכומיה והצעותיה של ועדת הכספים לדין וחשבון שנתי 16, כפי שאושרו על ידי מליאת הכנסת (ראה להלן עמ' 733), קבעה הוועדה שהיא רואה בחומרה את ממצאי הביקורת הקובעים כי הפעולות, שהיו צריכות להבטיח לגורמים הממלכתיים מעמד ופיקוח לגבי מתן שירותים בנמל חיפה על ידי "מפעלי השירותים בנמלים" — נמשכו ללא תוצאות מעבר לכל גבול סביר. הוועדה ציינה, כי הביקורת ואף הכנסת הפנו כבר בעבר תשומת לב הממשלה — בעקבות הצעות ועדת הכספים לדו"חות קודמים של הביקורת — ליחסים הבלתי תקינים בין מינהלת נמל חיפה לבין קבלן השירותים והצביעו על הליקויים החמורים הן מבחינה מינהלית והן מבחינה כלכלית, הנובעים מחוסר הסדר מחייב בין הקבלן לבין הרשויות הממלכתיות. עוד קבעה הוועדה, שעל רשות הנמלים להגיע לאלתר למילוי דרישותיה האמורות, בין בדרך של חתימת חוזה ובין בדרך של נקיטת אמצעים חוקיים בתוקף מעמדה הממלכתי.

להצעת החוזה, שנשלחה לקבלן על ידי רשות הנמלים עוד ביוני 1964, הביא הקבלן הצעה נגדית ביוני 1966. הצעה זו התייחסה למתן שירותי סבלות בלבד ולא כללה את שירותי הסווארות.

ב-26 ביוני 1966 הודיע שר התחבורה ליושב ראש מועצת הרשות, שהוא תבע מקבלן השירותים לחתום לאלתר על חוזה עם הרשות, שיסדיר את כלל היחסים בין החברה הקבלנית לבין הרשות, ושהקבלן אמנם הסכים לכך. בעקבות הודעה זו הוחל

בסוף יוני 1966 במשא ומתן בין הצדדים, שנמשך עד אמצע ספטמבר. בדיונים סוכמו כמה סעיפים הנוגעים לבעיות תיפעול. סוכם שייכלל סעיף בחוזה, שלפיו תערוך הרשות ביקורת שוטפת על הכנסות הקבלן; אחת לשנתיים, ולקראת כל דיון על שינוי בתעריפי הקבלן, תיערך בספריו ביקורת. הביקורת הראשונה של הרשות תיערך בסוף שנת 1967.

הצדדים לא הגיעו לידי הסכם בנושאי המפתח, לאמור: העקרונות והשיטה, שלפיהם ייקבע התעריף בעד שירותיו של הקבלן. חילוקי הדעות התגלעו בעבר לגבי הבסיס לחישובי השכר לעובדים שהקבלן מעסיק. בגלל חילוקי דעות אלה הופסק, בספטמבר 1966, המשא ומתן על חתימת החוזה. בגמר הביקורת נמשך הטיפול בעניין בדיונים בין רשות הנמלים ובין הממשלה.

בדו"ח שנתי 16 (עמ' 650) נקבע, כי לא הושג הסכם מלא בין הרשויות הממלכתיות לבין חברת "דגון" בדבר התשלום לחברה בעד שירותיה, על פי חוזה הזכרון שנחתם אתה. החברה מקבלת מקדמות באורח שוטף עבור שירותיה, ובסוף כל שנה היא קובעת את המגיע לה על פי הוצאותיה, בתוספת רווחים. הדעות היו חלוקות לגבי הבסיס, שלפיו יש לחשב את השקעות החברה ולגבי פירושן של שתי הוראות נוספות בחוזה.

בשנת 1966 לא היו חילוקי דעות בדבר הבסיס לחישוב ההשקעות משנים קודמות ובדבר אחת מההוראות בחוזה. עדיין חלוקות הדעות בדבר הסעיף השני. ההתחשבות הסופית ל-1964/65 עוד לא נסתיימה.

בדבר חתימת חוזה עם שירותי נמל קישון בע"מ ראה להלן, תיקון ליקויים "איזור הקישון".

תכנון של שינוע מטענים

כדי לתכנן במפורט את המקום לשינוע מטענים ואת כוח האדם הדרוש לכך, ולתאם בין פעולות הנמל ופעולות הקבלן, הוקם מרכז התפעול, שנציגיו צריכים היו להתכנס לשיבות שלוש פעמים ביום, בשעות קבועות, לתכנון העבודות. למעשה קוימו רק שתי ישיבות ליום, ואף הן בשעות סמוכות זו לזו; קבלן השירותים היה משתתף רק באחת מהן. קרה שנעשו שינויים מאולתרים בסידורים, שנקבעו ללא מגע עם מרכז התפעול.

החל באפריל 1966 משתתפים נציגי הנמל שבמרכז התפעול בסידורי העבודה של הקבלן, הנערכים בתחילת עבודתה של כל משמרת, בשעות 06.00 ו-16.00.

ארגון השינוע

לצורכי התפעול מחולק הנמל לשלושה אזורים, והקבלן ארגן את עבודות הסבלות בהתאם לכך, ואילו לצורכי הסווארות חילק הקבלן את הנמל לשני אזורים. הדיונים עם הקבלן בדבר חלוקה אחידה ומותאמת של הנמל לאזורים לצורכי עבודות הסבלות והסווארות לא נשאו פרי. עבודת שינוע המטענים הן בסווארות והן בסבלות מושתתת על קבוצה בסיסית של פועלים הנקראת "יד". ההרכב האישי של הידיים בסבלות הוא בדרך כלל קבוע. הרכב היד בסווארות אינו קבוע ולעתים אף חסר בו הגרעין של עובדים מיומנים ברמה הדרושה. בסיכומיה והצעותיה של ועדת הכספים לדו"ח שנתי 16, כפי שאושרו במליאת הכנסת, הפנתה ועדת הכספים את תשומת לב הממשלה לממצאי הביקורת בדבר שינוע מטענים בנמל חיפה.

בעקבות הביקורת הטיל המנהל הכללי של הרשות על הממונים על תחומי פעולה אלה לבדוק את המצב הקיים במטרה לקבוע צורת ארגון עבודה, שתבטיח לה קצב וטיב

נאותים. בתזכיר שהוגש בספטמבר 1966 למנהל הכללי, נקבע על ידי הממונים שלא חל שינוי בחלוקת הנמל לאזורים לצורכי הסבלות והסווארות. מצב זה מביא לכך, שאין סמכות אחידה לתיאום ופיקוח על ביצוע העבודה באניות, ברציף ובמוסכים; אין תחלופה בין סבלים וסווארים בשינוע מטען כללי; קצב עבודה בלתי אחיד גורם לצווארי בקבוק בשלבים השונים של השינוע. עוד נקבע, שלא חלו שינויים גם בהרכב היד. באותו תזכיר הובאה שורה של המלצות לשיפור המצב וביניהן: קביעת גרעין קבוע ליד; ביטול ההפרדה בין תפקידי הסווארות והסבלות בכל הנוגע לכוח אדם; ארגון העבודה כולה בשני אזורים למטענים, ואיזור לנוסעים, ומינוי ממונה אחד לעבודות בכל איזור, למן האניה ועד המחסן. מינהלת נמל חיפה הודיעה למשרד מבקר המדינה, שהסדרי השינוע האמורים יבואו לידי ביטוי בחוזה שיחתם ובנהלי העבודה, שיוכנו על סמך החוזה.

עבודת הידיים במשמרות והתשלום בעבודה מתנהלים לפי שלוש שיטות: האחת — היד עובדת משמרת מלאה אחת ומקבלת שכר רגיל ליום עבודה; השנייה — היד עובדת על בסיס של נורמות, ועם גמר מכסתה היא ממשיכה בעבודתה תמורת פרמיה עד סוף המשמרת; השלישית — עבודה קבלנית לפי הסכם עם הפועלים העובדים ביד לשינוע כמות מסוימת של מטענים תמורת סכום, שנקבע מראש, לאו דוקא במסגרת של משמרת.

בנמל חיפה עבדו הפועלים בעיקר על בסיס של נורמות ופרמיות או על בסיס קבלני וללא שמירה על הגבלות זמן עבודה במסגרת של משמרת קבועה. פועלים, שמילאו את הנורמה או סיימו לשנע את הכמות לפי השיטה הקבלנית, המשיכו לעבוד עד להשלמת נורמה שנייה, או כמות נוספת בקבלנות. במקרים רבים של עבודה לפי נורמות — והדבר היה שכיח במיוחד בטעינת פרי הדר — מילאו הפועלים שתי נורמות במסגרת של משמרת אחת.

בשנת 1966 נפסקה העבודה בקבלנות. העבודה נעשת לפי נורמות או לפי שכר יומי. עם חילופי המשמרות מתחלפים גם העובדים. העבודה מתנהלת בשתי משמרות, והפועלים עוסקים בשינוע במשך כל זמן המשמרת. משמרת שלישית לא הופעלה בדרך כלל. פרוץ העבודה עלה במידה ניכרת; בעוד שבשנת 1965/66 היה הממוצע השנתי של מדד פרוץ העבודה של שירותי נמל מאוחדים, כפי שנקבע על ידי היחידה לדיווח וסטטיסטיקה של רשות הנמלים, 173 נקודות (135 בשנת 1964/65), היה המדד הממוצע בחודשים יולי—דצמבר 1966 — 166 נקודות.

הנורמות הנהוגות בנמל חיפה נסקרו על ידי צוות של עובדי מינהלת נמל חיפה ובתזכיר, שהוגש באוגוסט 1966 להנהלת הרשות קבע הצוות, שהנורמות, שלפיהן מחשבים את הפרמיות, נקבעו רובן ככולן לפני 10 שנים ויותר, והן אינן מציאותיות עוד. בתזכיר נאמר עוד, שהתפוקה בשינוע המטענים באופן מיכני גדלה בהרבה מעל הנורמות, וזאת כתוצאה משינויים בצידוד, בשיטות העבודה ובמימונות העובדים המפעילים את הצידוד. התזכיר הצביע גם על יחס בלתי סביר בין הנורמה לטעינת תיבת פרי "סטנדרד" לבין הנורמה לטעינת תיבת "ברוס" וקרטונים. בתזכיר הומלץ על עריכת רביויה של הנורמות, כדי שהן ייקבעו על בסיס מדעי.

הצידוד שבבעלות הקבלן היה מיושן בחלקו הגדול; לפי נתוני הנמל לא היו יותר ממחצית המלגזים ראויים לשימוש; חלק ניכר של הטרקטורים טעון החלפת המנועים;

המנופים רובם היו בעלי כושר תפעול מוגבל. מצב זה גרם לקשיים מתמידים בשינוע המטענים. ביולי 1965 אישרה הרשות רכישת ציוד חדש על ידי הקבלן ונקטה צעדים, שהיו מיועדים להקל עליו את מימון הרכישה.

בנובמבר 1965 דרשה הרשות מהקבלן, שכאשר יתקבל הציוד החדש יוציא את הציוד המיושן משטח הנמל, בגלל הוצאות התחזוקה הגבוהות שלו. בדיונים נקבע, שעל הקבלן להוציא כ-120 מלגוזים מיושנים משטח הנמל. עד סוף 1966 הוצאו 26 מלגוזים בלבד, אף כי הציוד החדש כבר התקבל ברובו בסוף 1965 ותחילת 1966.

במשך השנים קרו בעבודות הנמל תאונות במספר לא מבוטל. עובדי הנמל חסרו תודעת בטיחות ומשמעת, וגם לא ניתנה להם הדרכה מספקת בנושא זה. הביקורת הצביעה על הצורך להגביר את ההדרכה והפיקוח לשם העלאת רמת הבטיחות. ועדת הכספים הסבה את תשומת לב הממשלה גם על הנושא של שיפור רמת הבטיחות בנמל.

מינהלת נמל חיפה בדקה את הנושא וקבעה נקודות התורפה המסוכנות בעבודת הנמל. בדצמבר 1966 הועבר תזכיר לקבלן השירותים, ובו דרישה להגביר את תודעת הבטיחות בקרב עובדי השינוע תוך תשומת לב לנקודות התורפה שפורטו.

בעבודות הסווארות, שלגביהן נהוגה התחשבנות ישירה בין קבלן השירות לבין סוכני האניות, וגם התשלומים עבורן נעשים לקבלן במישרין, העלתה הביקורת מקרים של תביעות ותשלומי יתר עבור עבודות סווארות, שלא בהתאם לתעריפים, שנקבעו בצווים. משרד מבקר המדינה דן עם רשות הנמלים ועם מינהלת נמל חיפה על הצורך למנוע דרישות מלקוחות הנמל של תשלומים, שאין להם יסוד בחוק.

בעקבות הביקורת מינה המנהל הכללי של רשות הנמלים במאי 1966 צוות עבודה לבדיקת דרכי ההתחשבנות בין הקבלן והלקוחות במישרין. לאחר הבדיקה סוכם בינואר 1967, שמינהלת נמל חיפה תקבל העתקים מחשבוניות הקבלן בעד שירותי הסווארות והשירותים. עוד נאמר בסיכומי של הצוות, שהנתונים המשמשים יסוד לגביית תעריפי הסווארות ייאספו ויבוקרו על ידי מינהלת הנמל; כך ינהגו גם כלפי אותם שירותי הסבלות, שלגביהם קיימים הסכמים מיוחדים בין קבלן השירותים לבין הלקוחות, כגון שינוע פרי הדר, פחם ופוספטים.

נמל תל אביב

דו"ח שנתי 16, עמ' 657

תוצאות מעקב אחרי תיקון ליקויים בנושא זה ראה לעיל "החדלת נמלי תל אביב—יפו".

בניית נמל אשדוד

דו"ח שנתי 16, עמ' 665

הפיגור בהשלמת המבנים הימיים — שוברי גלים ורציפים — בנמל אשדוד הביא בעקבותיו שיבושים חמורים בעבודות ביבשה. הנמל הופעל עוד לפני שהושלמו בו עבודות הרציפים והעבודות העורפיות, שצריך היה לסיימן לפני ההפעלה, דבר שהכביד גם על השלמת הבנייה וגם על הפעלת הנמל.

בניית רציפי הנמל לא הושלמה עוד; אף על פי כן שימשו הרציפים לפריקה ולטעינה. הקבלן נדרש לחזק כלונסאות רבים, לאחר שבמאות מהם נתגלו סדקים; מספר

הכלונסאות שנמצאו סדוקים בפינה הדרומית מערבית של רציף ההדרים עלה על 50% מן הכמות שהוחדרה. רשות הנמלים לא הצליחה להניע את הקבלן, שיציב מספר עובדים מספיק להשלמת העבודות האלה, אף כי עשתה מאמצים בכיוון זה, והקבלן אף הוזהר פעמים מספר.

עד אוקטובר 1966 לא הושלמו עבודות החשמל ושירותים אחרים (צינורות מים, ביוב וניקוז), הדרושים להשלמת המבנים הימיים והיבשתיים. העבודות והשירותים האלה מתנהלים באיטיות ואין לצפות לסיום אלא בראשית 1967. לא פונו המיתקנים והציוד, שאינם דרושים עוד לבנייה, והחומרים, הגרוטאות והפסולת, שנתאספו בעת הבנייה.

רשות הנמלים מחייבת את חשבונות הקבלן בסכומי הפיצויים, שהוא התחייב לשלם עקב פיגוריו בביצוע. עבודות, אולם את גביית הפיצויים דחתה הרשות למועד מאוחר יותר, שעליו היא עתידה עוד להחליט (ראה דר"ח 15, עמ' 617). מאז ההחלטה באפריל 1963 ועד ליום 31.10.1965 חויב הקבלן, בספרי הרשות, באופן שוטף בפיצויים, שהסתכמו ב-35.8 מליון ל"י.

רשות הנמלים המשיכה לחייב את חשבונות הקבלן בדמי פיצויים, בלי לגבות אותם. רישומי החיובים בספרי הרשות הסתכמו ליום 31.10.1966 ב-53.65 מליון ל"י. במאזן הרשות ל-31.3.1966 מוזכר חיוב זה בהערה למאזן, בלא שצוין הסכום.

רציף התפוזות

בסוף שנת 1965 עדיין לא נחתם חוזה ולא אושר לוח זמנים לבניית רציף התפוזות, שנמסרה לקבלן באפריל 1964. בעת מסירת העבודה נדרש הקבלן לסיימה עד מאי 1965; בסוף שנת 1965 הודיעה רשות הנמלים, כי המועד המשוער לגמר בניית הרציף והפעלתו הוא אוקטובר—נובמבר 1966.

החוזה נחתם ביוני 1966, במועד הסמוך לגמר העבודה. עד אוקטובר 1966 נגמרה ברובה הקמת הרציף ובשלב סיום נמצאת בניית המחסנים הסמוכים לו. הרשות עוסקת כעת בהצבת מיתקן להעברת מטענים בתפוזות; מועד הרצתו של מיתקן זה נקבע לפברואר 1967. פירוש הדבר הוא פיגור נוסף להפעלת הרציף אף מעבר למועדים, שעליהם הודיעה הרשות לפני שנה בתחזית מתוקנת.

מחסנים

ביוני 1965 נחתם עם הקבלן החוזה לבניית ארבעה מחסנים, שהוחל בבנייתם באוקטובר 1964, עם אופציה להזמנת שני מחסנים נוספים. בחוזה נקבע, כי הקבלן מתחייב לגמור את בניית ארבעת המחסנים בתאריכים הבאים: הראשון ב-15.8.1965, השני ב-30.9.1965, השלישי ב-15.10.1965 והרביעי ב-15.11.1965. הקבלן התחייב לשלם פיצויים בסך של 1,000 ל"י לכל יום פיגור. עד סוף נובמבר 1965 עדיין לא הושלמה אפילו בנייתו של אחד מהמחסנים. מחסן אחד הוכן לתפעול בדצמבר 1965. אחת הסיבות לפיגור בהשלמת המחסנים הייתה התמוטטות קורה במחסן השני; עקב תקרית זו הופסקה העבודה לחודש וחצי, ואילו שאר הפיגורים נבעו מקצב הבנייה האיטי.

1. בנייתו של המחסן השני נסתיימה בינואר 1965, של השלישי במארס 1966 ושל הרביעי במאי 1966, טרם הוצאו תעודות גמר למחסנים, מאחר שעוד לא בוצעו בהם התיקונים, שהקבלן נדרש לבצעם. הקבלן לא חויב בפיצויי פיגורים.

ב-3.5.1966 הורתה רשות הנמלים לקבלן להתחיל בבנייתם של שני מחסנים נוספים. מחסן אחד היה צריך להימסר לרשות ב-15.10.1966 והשני ב-15.12.1966. הבנייה של שני המחסנים האלה עוד לא הושלמה; הראשון כבר משמש את הנמל, אולם גדרשים בו עוד תיקונים, ואילו השני יושלם בתחילת 1967. גם בעבודות אלו לא הצליחה הרשות על אף מאמציה להניע את הקבלן, שיעסיק עובדים במספר הדרוש להשלמת הבנייה במועדים שנקבעו.

2. בעקבות ההתמוטטות של קורה (אגד בטון) באחד מארבעת המחסנים הראשונים, ב-18.8.1965, הורתה רשות הנמלים לקבלן להפסיק את בניית המחסנים, שתוכננו כולם לפי שיטה אחת, עד שתתברר סיבת ההתמוטטות וייקבעו אמצעים להבטחת יציבותם של המבנים. כעבור שישה שבועות, עם קבלת חוות דעת של מומחים — המכון לחקר הבנייה של הטכניון — חודשה הבנייה.

בפברואר 1966 נתגלו באגדים סדקים חדשים. מחשש של אי בטיחות המבנה הורתה הרשות להפסיק את הפעלתו של המחסן כדי לבצע בו תיקונים. נערכו גם בדיקות באגדים של יתר המחסנים ונתגלו סדקים באגדים של עוד מחסן אחד. הרשות ביקשה חוות דעת ממומחה נוסף של הטכניון, וביזמתו בוצעה, בחודשים אוקטובר—נובמבר 1966, שורה נוספת של העמסות נסיון בכל האגדים שבכל המחסנים, כדי להסיר כל ספק לגבי יציבות המבנים ועמידותם. עד מועד סיום הבדיקה לא נתקבלה חוות הדעת הסופית של המומחים.

כדי לעמוד על נסיבות תהליך תכנונם של מחסנים אלה ובנייתם וללמוד לקח לעתיד בעבודות מסוג זה מינה המנהל הכללי של רשות הנמלים ביום 1.7.1966 ועדה, בהרכב: מהנדס יועץ, שאינו עובד הרשות כיושב ראש, מהנדס נמל אשדוד והיועץ המשפטי של הרשות. ד"ר הוועדה הוגש ב-30.9.1966.

הוועדה קבעה, שבמקרה הנדון המדובר הוא בקונסטרוקציה מסובכת ובלתי רגילה. לגבי תכנון קונסטרוקציה כזאת עלול לשגות גם מומחה בעל ידע ונסיון. אשר לצורת הטיפול בתכנון, מתחה הוועדה ביקורת על מהדלים שונים של עובדי הרשות, שמתפקידם היה לעסוק בתכנון הפרוייקט. עוד ציינה הוועדה, שכמה מן הליקויים בביצוע נבעו בחלקם מכך, שהקבלן לא החזיק במקום בא כוח מנוסה בתחום הספציפי.

הוועדה המליצה, בין השאר, כי לגבי קונסטרוקציות החורגות מן השגרה, שיבוצעו על ידי עובדי הרשות, ימנה ראש אגף ההנדסה והפיתוח "מהנדס מתכנן אחראי למבנה", שישא באחריות מלאה, מקצועית ומשפטית, ושחתימתו, בתוספת חתימתו של הממונה עליו, יהיו אישור לביצוע. עוד חיוותה הוועדה את דעתה, שאין להימנע מתכנון חדיש של מבנים — דבר הנדרש במיוחד ממוסדות ציבור לשם קידום רעיונות מקוריים בבנייה — אולם בדרך של תכנון בלתי רגיל יש ללכת רק כשצפויים מכך יתרונות ברורים. בקשר לכך הודיעה רשות הנמלים, כי השימוש בשיטת הקונסטרוקציה שנבחרה נעשתה על סמך שיקולים של יתרונות כלכליים.

המנהל הכללי של הרשות אישר ב-4.10.1966 את המלצות הוועדה והורה להגדיר בנהלים את התפקידים והאחריות של נושאי המשרות בהנדסה. הרשות החלה בעריכת הנהלים הדרושים. עוד הורה המנהל הכללי להסיק מסקנות ממעשיהם וממהדליהם של בעלי התפקידים ברשות, שלקחו חלק בתכנון המחסנים של נמל אשדוד.

בשני המחסנים האחרונים, שבבנייתם הוחל במאי 1966, הורתה הרשות להרכיב קונסטרוקציות גג מברזל.

עד ל-31.10.1965 שולמו בעד בניית הנמל, לפי הרישום בספרי רשות הנמלים, 87.3 מליון ל"י, מזה 78.6 מליון ל"י לקבלן הראשי, 2.8 מליון ל"י לקבלן המשנה שלו, 2.5 מליון ל"י ליתר קבלני הבנייה ו-3.4 מליון ל"י לגופים המטפלים בתכנון ובפיקוח על הבנייה.

עד ל-30.9.1966 שולמו בעד בניית הנמל, לפי הרישום בספרי רשות הנמלים, כ-110 מליון ל"י, מזה 97 מליון ל"י לקבלן הראשי (ובכלל זה תשלומים על חשבון רציף התפוזרת), כ-5 מליון ל"י לקבלן המשנה שלו, 3.5 מליון ל"י ליתר קבלני הבנייה וכ-4.5 מליון ל"י לגופים המטפלים בתכנון ובפיקוח על הבנייה.

איזור קישון

דו"ח שנתי 16, עמ' 651 ו-670; דו"ח שנתי 15, עמ' 620

בין 1951 ל-1960 הפקיע אגף הנכסים כ-4,500 דונם אדמה באיזור קישון לשם הקמתם של מפעלי תעשייה ומסחר. מטרה זו הושגה במידה צנועה בלבד; רק חלק קטן מהשטח נוצל. תהליך תשלום הפיצויים לחלק מבעלי הקרקעות נמשך שנים רבות ועוד לא נסתיים; אף לאחר שרשות הנמלים העסיקה שמאי לזירון הטיפול בכל הנוגע להסדר הקרקעות ותשלום הפיצויים לבעליהן, לא הוסדרו בעיות אלה. באיזור קיימות חזקות המגבילות אף הן את ניצולו על פי תכנון כולל. על אף מאמציהם של משרד התחבורה ורשות הנמלים לפינוי בעלי החזקות מהשטח, לא הושג הסכם אתם. על חלק מהשטחים, שהוחזרו או שניתן עליהם זכיון על ידי המדינה למפעלים הקיימים באיזור, אינם נגבים דמי חכירה. ביקורת חוזרת בשנת 1965 העלתה, שפרט להסדר עם "מספנות ישראל" בע"מ לא השתנה המצב בעניין זה גם בשנת 1965.

חלה התקדמות מועטת בלבד בניצול השטח: בדצמבר 1966 נחתם חוזה עם חברה אחת להקמת מפעל לבטונים מעורבלים על שטח של כ-4 דונם. רשות הנמלים הודיעה, שהוזמן סקר לבדיקת תיעוש האיזור; בינואר 1967 הוחל בביצועו. המשא ומתן, שמינהל מקרקעי ישראל מנהל עם בעלי הקרקעות הפרטיים, עדיין נמשך; נמשך גם המשא ומתן של הרשות עם בעלי החזקות, ופינויים עדיין לא הושג. דמי חכירה לא נגבו גם לאחר שנת 1965 עבור חלק מהשטחים. רשות הנמלים הודיעה, כי בקרוב ייחתם חוזה על דמי חכירה עם מפעל נוסף.

זכיון התפעול של נמל קישון נמסר לחברה קבלנית. תוקף החוזה עם החברה פג בסוף 1961, ומאז לא נחתם חוזה חדש אתה. החברה המשיכה לפעול על פי התנאים של החוזה שתוקפו פג.

במאסר 1966 נחתם חוזה עם החברה ל-4 שנים למפרע מ-1.4.1964. על פי החוזה הקודם שילמה החברה לרשות דמי תמלוגים פרוגרסיביים הנעים מ-17 עד 24 אחוזים מהתעריפים הנגבים מהלקוחות בעד הטיפול בסחורות. על פי החוזה החדש נקבעו דמי תמלוגים אחידים של 13 אחוזים. הרשות הסכימה להקטין את דמי התמלוגים בהתחשב בכך, שהתעריפים לא הועלו באותה מידה, שעלו ההוצאות התפעוליות.