

רשות הנמלים

פעולות ביקורת

נערכה ביקורת על הטיפול במקרקעי הרשות ועל סדרי הפיתוח של השטח העורפי של הנמלים; הביקורת נערכה בהנהלת הרשות והתייחסה לנמלי חיפה, אשדוד ואילת.

מקרקעי הרשות ופיתוח השטח העורפי

הקמת רשות הנמלים ב־1961, לפי חוק רשות הנמלים, תשכ"א—1961, הייבה, בין השאר, להסדיר את העברת נכסי הממשלה בנמלים לרשות. בספטמבר 1961 מינה שר התחבורה ועדה בינמשרדית, שהייתה מורכבת מנציגי משרד התחבורה, משרד האוצר ורשות הנמלים, והוטל עליה לערוך רשימה של הנכסים שבנמלים ולקבוע את ערכם. הוועדה פעלה בשנים 1961 עד 1965. ביולי 1965 אישרה ועדת הכספים של הכנסת את תנאי העברת הנכסים כנדרש בחוק ובספטמבר אותה שנה נחתם הסכם בין ממשלת ישראל לבין הרשות (להלן—"ההסכם") בדבר העברת נכסי המדינה בנמלים לרשות. השטח שהועבר היה 10,500 דונם בקירוב, מהם כ־3,500 דונם הוגדרו כ"שטח עורפי"—שטח הגובל בנמלים והמיועד להקמת מפעלים ושירותי נמל. בעת העברתם היו השטחים העורפיים תפוסים בחלקם על פי התקשרויות קודמות (על סדרי העברת הנכסים לרשות— ראה דו"ח שנתי 15 עמ' 628, ו־16 עמ' 635).

לאחר חתימת ההסכם הועדו על ידי הממשלה שטחים נוספים להרחבת השטח העורפי. בנמל אשדוד הועד שטח של 1,000 דונם, שמהם רכשה הרשות עד אמצע 1970 762; שטח נוסף של 1,600 דונם הוקפא בנמל אשדוד בשנת 1964 על פי צו, שניתן על ידי שר התחבורה, לצורכי הרשות בעתיד. עוד רכשה הרשות חטיבת קרקע של כ־45 דונם, ממערב לנמל חיפה.

בחודשים מארס—אוגוסט 1970 בדק משרד מבקר המדינה את הטיפול במקרקעי הרשות ואת סדרי הפיתוח של השטח העורפי של הנמלים. הבדיקה נערכה במשרד הראשי של הרשות והקיפה את נמלי חיפה והקישון, אשדוד ואילת.

מקרקעי הרשות

1. לפי ההסכם התחייבה הממשלה להעביר לרשות הנמלים את הבעלות במקרקעין של המדינה ושל רשות הפיתוח, שנמצאו ערב תחילתו של החוק בנמלי הרשות (אילת, אשדוד, חיפה, יפו ותל אביב). נכסים אלה פורטו בנספח א' של ההסכם, שהיווה חלק בלתי נפרד מאותו הסכם. עוד התחייבה הממשלה לרשום את המקרקעין בשם הרשות בספרי האחווה. הרשות התחייבה להכין, על חשבונה, את התיקים, את המפות ואת המסמכים האחרים, שיהיו דרושים לביצוע הרישום.

עד לאוגוסט 1970 — מועד סיום הביקורת — נרשמה הבעלות על שם הרשות בעיקר לגבי חלקות, שהועברו אליה בשלמות; הן היוו את מרבית המקרקעין, שפורטו בהסכם. לא נרשמו עדיין: חלקות הטעונות לצורך הסדר קרקעות, מדידה ומיפוי מחדש; חלקות, ששטחים מהן נשארו, לפי ההסכם, בידי המדינה, ויש להפרידם משאר השטחים; וחלקות, שלגבי הבעלות עליהן יש חילוקי דעות בין הרשות לבין מינהל מקרקעי ישראל. להלן טבלה המראה את היקף הביצוע של רישום המקרקעין על שם הרשות.

נמל חיפה	נמל קישון	נמל אשדוד	נמל אילת	סה	
960	3,562	4,057	1,845	10,424	השטח הכולל (בדונמים)
960	2,022	—	232	3,214	שטח, שטרם נרשם בבעלות הרשות (בדונמים)
100	56	—	12	30	% השטח, שטרם נרשם

מהטבלה יוצא, שכחמש שנים לאחר חתימת ההסכם וכעשר שנים לאחר הקמת הרשות, לא נרשם עוד על שמה חלק ניכר מהקרקעות שבבעלותה.

2. תוך טיפולה של הרשות בביצוע של רישום הבעלות על מקרקעין התברר, שכמה חלקות השייכות למעשה לתחום הנמלים לא נכללו במסגרת ההסכם. כשנה לאחר חתימת ההסכם, באוקטובר 1966, הוברר, ש-15 חלקות בתחום נמל קישון, בשטח כולל של כ-23.5 דונם, הכלולות במפת הכרות הגבולות של נמל חיפה והקישון משנת 1955, אינן כלולות ברשימה שבנספח להסכם. לגבי מקרים של טעות קובע סעיף 11 להסכם, שאם יתברר, שאחד מהנספחים לוקה בחסר או ביתר, הוא יתוקן בהסכמת הצדדים, ובלבד שהתיקון לא ייעשה לאחר תום שנתיים מיום חתימת ההסכם. אם כי החסר נתגלה תוך התקופה הנקובה, פנתה הרשות רק בדצמבר 1967, דהיינו לאחר תום המועד האמור, אל משרד האוצר ומשרד התחבורה בבקשה להודיע למינהל מקרקעי ישראל, שלצורך העברתן של החלקות האמורות לבעלותה של הרשות, דינו כדיון הקרקעות האחרות, שהועברו לרשות במסגרת ההסכם. לפי בקשת הרשות נתנה הממשלה את הסכמתה להארכת התקופה הנקובה בסעיף 11 לשנתיים נוספות — עד ספטמבר 1969. עד למועד סיום הביקורת לא נרשמו החלקות הנ"ל על שם הרשות.

עוד התברר לרשות, ש-520 דונם קרקע אחרים בתחום נמל הקישון לא נכללו במסגרת הנכסים, שפורטו בנספח להסכם. לגבי שטחים אלה התעוררו חילוקי דעות בין הרשות לבין מינהל מקרקעי ישראל. על פי טענת רשות הנמלים נכללו השטחים בצו הכרות הגבולות של הנמלים משנת 1964 וכן בהסדר הכספי, שנערך בין הממשלה לבין הרשות. הברורים עיכבו את רישומן של החלקות בספרי האחוזה על שם הרשות.

3. - בסוף 1965 מסרה הרשות את הטיפול בהכנת התיקים לרישום בספרי האחוזה לאדם המורשה לטפל בענייני ספרי האחוזה. מורשה זה הוא אחיו של אחד העובדים הבכירים ביותר בהנהלת הרשות, אשר השירותים, שביצע נמסר למורשה. אמנם אינם בתחום תפקידיו של אותו עובד. העבודה למורשה זה לא נמסרה במסגרת הסכם או זכרון דברים בכתב, שבו יפורטו התנאים, שעליהם הוסכם, והתפקידים, שעליו לבצע. הרשות לא פנתה לפני מסירת העבודה לאחרים לצורך קבלת הצעות לביצועה. מההסברים, שניתנו למשרד מבקר המדינה, מתברר, שבהסכם בעל פה הובטח למורשה, שעבור טיפול

ברישום כל חלקה בספרי האחוזה ישולם לו שכר טרחה של 100 ל"י. כיוון שמספר החלקות, שפורטו בנספח להסכם הנזכר לעיל, הגיע ל-1,232, התבטא ההיקף הכספי של העבודה ב-123,200 ל"י. מתוך כלל החלקות, נרשמו 1,167 על שם הרשות בספרי האחוזה בשני מועדים קרובים זה לזה באותו חודש, כשרבים מהתיקים, שנפתחו לצורך הרישום, כללו 50 חלקות ויותר כל אחד. שאר החלקות לא נרשמו עד למועד סיום הביקורת.

פעולות הרישום האמורות נעשו בספטמבר 1967, ובספטמבר 1969 הגיש המורשה חשבון לרשות בסך 116,700 ל"י על ביצוע העבודה. תשלומים בסך 25,000 ל"י, שקיבל המורשה קודם לכן על חשבון שכר הטרחה, היו רשומים בספרי הרשות, בהעדר הסכם בכתב, בחשבונות חו"י. רק באוגוסט 1970 — חמש שנים לאחר התחלת עבודתו של המורשה — סוכמו אתו בכתב התנאים לביצוע שירותיו. הרשות התחייבה לשלם לו עבור עבודתו, לרבות השלמת רישום כל מקרקעי הרשות ושירותים, שיבוצעו עד אפריל 1973, סך 116,700 ל"י, בניכוי התשלומים על חשבון, בשלושה שיעורים שנתיים שווים. בכתב הסכם זה, מאוגוסט 1970, אף נכלל סעיף, שהמורשה יהיה רשאי למסור את המשך הטיפול ברישום המקרקעין לבנו, כשהלה יקבל רישון של עורך דין, בתנאי שהעבודה תבוצע בפיקוחו האישי של המורשה.

רשות הנמלים הסבירה למשרד מבקר המדינה באוקטובר 1970, שהיא איננה ערוכה לבצע בכוחות עצמה את רישום המקרקעין, שהועברו אליה במסגרת ההסכם עם הממשלה, בהיקף כה גדול. עבודה זו דרשה, לדעתה, התמחות ומומחיות מיוחדת, ומשום כך החליטה למסרה לגורם חיצוני. העבודה נמסרה דווקא למורשה הג"ל נוכח נסיונו של זה והאימון, שרכשה לו הרשות.

לדעת הביקורת היה בפעולת הרשות, כפי שנעשתה, משום פגיעה בכללי המינהל הציבורי התקין. לא היה מקום למסור ביצוע העבודה הכרוכה בשכר טרחה כה גבוה לגורם כלשהו, בלי שיהיו לפני הרשות הצעותיהם של אחרים, לצורך השוואה, מה גם שמדובר בבעל קשרים משפחתיים, כמתואר לעיל. גם לא היה מקום להשהות, במשך שנים את סיכום התנאים בכתב. אף הוראות הסעיף בדבר זכותו של המורשה להעביר את המשך הטיפול לבנו חורגות מהמקובל והיו בלתי רצויות במיוחד בניסיונות המתוארות.

פיתוח השטח העורפי של הנמלים

ניצול השטח העורפי

(א) ב-1964 דנה רשות הנמלים בישיבותיה פעמים מספר בבעיות הקשורות בפיתוח השטח העורפי והתוותה קווים מנחים בתחום זה. הרשות ראתה חשיבות בפיתוח השטח העורפי מכמה טעמים: ריכוז מטענים בקרבת הנמל עשוי להקל על זרימת הפעולות ולצמצם שיבושים בתהליכי עבודה בנמל; הקמת מפעלים למוצרי יצוא, שהייצור בהם מושגת על חומר גלם מיובא, יש בה כדי להביא להוזלת הייצור; הקמת בתי קירור תקל יצוא של התוצרת החקלאית ואחסון מוצרי יבוא; השטח עשוי לשמש מקום נאות לשירותי עזר נמליים, כגון בתי מלאכה, מוסכים ומשרדים ללקוחות. בפיתוח השטח העורפי אף ראתה הרשות מקור הכנסה נוסף לנמלים.

באותה שנה קבעה הרשות גם עקרונות להתקשרויות עם מפעלים: הקרקע לא תימכר, כי אם תימסר בחכירה לתקופה, שתהיה קצרה ככל האפשר; התמורה, שתקבל הרשות, תכלול כיסוי ההוצאות של פיתוח השטח; דמי החכירה השנתיים יהיו בשיעור של 6% מערך הקרקע, והם יוצמדו למדד יוקר הבנייה או יוערכו מחדש כל חמש שנים. עוד

הוחלט להגביל את ההתקשרויות שיבוצעו עד 1 באפריל 1966, לשטח שלא יעלה, על 50% מסך כל השטחים העורפיים שבבעלות הרשות.

הביקורת העלתה, שבשנים 1964 עד 1967 היו פעולות מצומצמות בלבד לפיתוח השטח העורפי. במרבית המקרים, שנוהל משא ומתן עם משקיעים וחוכרים פוטנציאליים, לא הגיעו הדברים להכירת שטחים להקמת מפעלים. מצב זה הניע את הרשות לבחון מחדש את שאלת קידום הקמתם של מפעלים בעורפי הנמלים.

בפברואר 1967 חתמו רשות הנמלים והאוצר על חוזה עם חברה זרה לעריכת סקר בדבר משיכת מפעלי תעשייה לעורפי הנמלים חיפה — קישון ואשדוד, בהוצאה כוללת של כ-220,000 ל"י. בעת הכנת הסקר התקיימו פגישות עם מוסדות כלכליים, עם משקיעים, חברות ספנות, וכן מגעים עם משרדי הממשלה הנוגעים בדבר. בדו"ח המסכם של החברה, שהוגש בתחילת שנת 1968, הומלץ על סוגי תעשייה אפשריים, שיש להעדיפם בנמלים — כגון מפעלי פטרוכימיה ולבידים ובתי קירור ואריזה — ועל מיקומם. ציון, בין היתר, שלעומת נמלים באירופה גבוהים דמי החכירה, במיוחד בנמל אשדוד.

בדצמבר 1968 פרסמה הרשות פרוספקט, שבו פורטו נתוני יסוד על שטח הנמלים ותנאי החכירה החדשים, שנקבעו על ידה, במסגרת מדיניותה בתחום זה, כגון: האפשרות לבחור בין תשלום חד-פעמי של הוצאות פיתוח השטח ובין תשלום בשיעורים שנתיים, במשך 20 שנה, בתוספת ריבית והצמדה למדד יוקר הבנייה (לפני כן נדרש תשלום חד-פעמי בעת חתימת החוזה); הארכת תקופת החכירה — עד 30 שנה בנמל אשדוד ובנמל חיפה והקישון, ועד 49 שנה בנמל אילת, במקום תקופה של 25 שנה, שהייתה נהוגה קודם. לעומת זאת לא חלו שינויים בדבר גובהם של דמי החכירה ושל הוצאות הפיתוח, כפי שנקבעו בשנת 1964. גם תנאי החכירה החדשים הביאו לעסקאות בודדות בלבד.

(ב) להלן נתונים, שריכוז משרד מבקר המדינה, על השטחים העורפיים, שהועדו לחכירה, ועל גיצולם למעשה עד סוף 1969/70 (בדונמים).

הנמל	ס"ה השטח בנמל ב-1970	השטח שהועד לחכירה	השטח שהוחקר למעשה	השטח שלא נוצל בדונמים ב-%
חיפה	1,845	—	—	—
קישון	4,600	(1)2,120	620	1,500 70
אשדוד	(2)3,562	(2)1,662	66	1,596 96
אילת	960	(3)500	(4)66	434 87

(1) כולל שטח של כ-500 דונם, שהועד לאזורי נמל חופשיים;

(2) אינו כולל שטח של 1,600 דונם, שהוקפא על ידי מינהל מקרקעי ישראל, מתוך מגמה להרחבה נוספת;

(3) כולל שטח של כ-250 דונם, שהועד לאזורי נמל חופשיים;

(4) הוחקר לחברת החשמל ולמיתקן התפלה, תמורת תשלום חד פעמי.

מהטבלה מתברר, שעד סוף 1969/70 נשאר מרבית השטח העורפי של הנמלים בלתי מנוצל; אחוז השטחים, שלא נוצלו, נע בין 70% בנמל הקישון לבין 96% בנמל אשדוד. יתר על כן, אף השטחים העורפיים, שנוצלו בנמלים קישון ואילת, הוחכרו עוד לפני

הקמת הרשות. בנסיבות אלה שימש השטח העורפי רק כמעט להשגת אותן המטרות, שהרשות הועידה לו בהחלטותיה.

רשות הנמלים הסבירה באוקטובר 1970, שלדעתה רצוי לשמור את השטח העורפי כעתודה לשנים הבאות. קביעה זו אינה תואמת את מדיניותה המוצהרת של הרשות בדבר הצורך בפיתוח שטחים אלה. אחת הסיבות לקשיים בפיתוח השטח העורפי נעוצה בתנאים, שנקבעו על ידי הרשות ושלא היה בהם כדי למשוך משקיעים פוטנציאליים, בעיקר לגבי גובה דמי החכירה והוצאות הפיתוח, שהפונים חויבו להשתתף בכיסויין.

לדעת הביקורת יש צורך להביא את הנושא לדיון עקרוני בפני מליאת רשות הנמלים, כדי שזו תקבע מחדש את מדיניותה לגבי ניצול השטחים, ואם לא יוחלט על הקפאת הטיפול בעניין זה, מן הצורך יהיה לנקוט צעדים נמרצים לפיתוח השטחים העורפיים של הנמלים.

כפי שמתברר מן הממצאים, המובאים להלן, בדבר הטיפול בכמה פרויקטים, לא פעלה רשות הנמלים בוריוות הדרושה מחד ולא נהגה לפי קווי מדיניות ברורה ועקיבה מאידך.

הטיפול בפרוייקטים בשטח העורפי

מאז הקמת הרשות, ובמיוחד עם הפעלת נמל אשדוד, פנו אליה, במספר ניכר, מעוניינים, בבקשה לחכור קרקע בשטח העורפי של הנמלים לשם הקמת מפעלים. עם חלק גדול מהפונים ניהלה הרשות משא ומתן, שגמשך לעתים כמה שנים, אך בלי תוצאות של ממש. עד למועד סיום הביקורת נחתמו חוזים עם מספר מועט של מפעלים.

להלן כמה דוגמאות של טיפול ממושך בהקמת אובייקטים בשטח העורפי של הנמלים שלא נסתיים בהצלחה.

בניין משרדים בנמל אשדוד

על סמך החלטתה של ועדת הכספים של הרשות מ-1964 התחילה הרשות בשנת 1966 לטפל בהקמת בית משרדים בעורף הנמל. הבניין נועד לאפשר מתן שירות יעיל ללקוחות הנמל — חברות ספנות, סוכני אניות, עמילי מכס וחברות הובלה. כדי לספק את השירותים ללקוחות הנמל עד להקמת בניין קבע, בנתה הרשות בשנים 1965 ו-1966, בהשקעה של כ-1.1 מליון ל"י, ביתנים ארעיים למשרדים. לשוכרי המשרדים בביתנים הובטח בחוזים, שנערכו עמם, שתוך תקופה של כ-3—4 שנים תקים הרשות בניין משרדים מתאים. גם דמי השכירות בביתנים חושבו כך, שכל ההשקעה תוחזר תוך תקופה של מספר שנים מועט.

לפי התכנית המקורית היה בית המשרדים צריך להיות בניין בן שש קומות, שיכיל 198 חדרי משרדים על שטח כולל של 4,000 מ²; ההוצאה על בנייתו נאמדה ב-5.5 מליון ל"י. במאסר 1968 החליטה הרשות להציע את הגשמת הפרוייקט למשקיעים פרטיים בהנמקה, שעל פי ידיעות שקיבלה יוטלו על בית המשרדים אגרות בנייה, שיש לשלמן על פי חוק התכנון והבנייה, תשכ"ה—1965, וכתוצאה מכך יעלו דמי השכירות. בהחלטות הרשות בעניין זה לא הובאו פרטים על גובה אגרת הבנייה שתידרש; לפי חישובי הביקורת, לא הייתה האגרה עולה על 30,000 ל"י.

בעקבות ההחלטה פנתה הרשות לשמונה משקיעים וניהלה עמם משא ומתן, ובמיוחד, עם חברה לבנייה ושיכון באזורי פיתוח. החברה הציעה לביצוע הפרוייקט תנאים למימון הבנייה בהשקעה עצמית. בין השאר הציעה, שהקרקע המיועדת לבניין תוחכר לה לתקופה

של 49 שנה עם זכות הידוש אוטומטי לתקופה נוספת, ושנאי החכירה יאפשרו לרוכשי יחידות דיור לנהוג בהן בדומה לבעלים של יחידות בבתים משותפים. הנהלת הרשות לא קיבלה תנאים אלה והודיעה על כך לחברה בספטמבר 1968. שתי הצעות של משקיעים אחרים נדחו אף הן. עד למועד סיום הניקורת לא נמצאו משקיעים, שיהיו מוכנים לגשת לביצוע הפרוייקט שהיה דורש השקעה נספית ניכרת מצדם, לפי התנאים, שהציעה הרשות. בתכנון להקמת בניין המשרדים השקיעה הרשות בשנים 1965—1968 כ-270,000 ל"י.

בניין משרדים בנמל אילת. השטח, שהוגדר כשטח עורפי בנמל אילת, משתרע על כ-500 דונם קרקע, מהם 66 דונם תפוסים על ידי חברת החשמל ועל ידי מתקנים להתפלת מי ים. שאר השטח לא פותח, ולא נחתמו, עד מועד סיום הביקורת, הסכמים מסחריים לניצולו, אם כי מאז בנייתו של הנמל החדש, ב-1965, נתקבלו פניות מגורמים שונים להקמת מפעלים בתחומו. הפרוייקט היחיד, שנגקטו צעדים לביצועו בשטח העורפי, הוא בניין בית משרדים. בדיקת הטיפול בפרוייקט זה העלתה, שהוחלט על הבנייה עוד במאוס 1964; במשך השנים נערכו בירורים עם לקוחות פוטנציאליים לשכירת חדרים בבניין שיוקם ובשנים 1967 ו-1968 אף נחתמו חוזי שכירות עם 17 שוכרים, שהבטיחו תפוסה מלאה של החדרים. על אף הקשיים הנגרמים ללקוחות הנמל — חברת "צים", סוכנים וחברות תחבורה — בשל העדר בניין משרדים, עד למועד סיום הביקורת לא הוחל בבנייתו. לאחר שהרשות החליטה חיובית בעניין זה — והחלטה נראית סבירה מבחינת צורכי הנמל — מן הצורך היה שתיגש ביתר יעילות לביצוע המשימה.

נמל חיפה (לרבות אוור קישון). בנמל חיפה אין למעשה שטח עורפי, שניתן לנצל לצורך הקמת מפעלי תעשייה או בתי מסחר הזקוקים לקרבתו של הנמל. פעולותיה של מינהלת נמל חיפה לפני הקמת הרשות, ופעולות הרשות מאז הקמתה, היו מכוונות להרחבת השטחים, אם על ידי פינוי גורמים, שלא הייתה הצדקה למיקומם בשטח התפעולי של הנמל, ואם על ידי רכישת שטחים נוספים. הרחבה זו הייתה דרושה לשיפור מערכת הכבישים הפנימיים בנמל, להקלת הגישה אל הרציפים, להגדלת מגרשי האחסנה ולייעול תהליך השינוע. מסיבה זו הוקפא בעורף נמל קישון עוד ב-1951 שטח של כ-4,500 דונם — בכלל זה כ-560 דונם כבישים וכ-562 דונם תעלות ומעגנים, והוחלט להקים על חלק הארי של שטח זה מפעלי תעשייה ובתי מסחר, שהימצאותם בקרבת הנמל היא רצויה.

ביקורת, שערך משרד מבקר המדינה בעבר על פיתוח השטח העורפי של נמל קישון (ראה לאחרונה דו"ח שנתי 15, עמ' 622), העלתה, שבשנים 1958 עד 1964 חלה כאן התפתחות מצומצמת בלבד, ורק שלושה מפעלים הוקמו. באיזור היו קיימות חזקות, שהגבילו את ניצולו, וכמה מהן גרמו, שהאיזור חולק לקטעים, כגון מפעל מים על מערכת הצינורות שלו, פרוודור נפט, ומזבלה עירונית. משרד התחבורה ורשות הנמלים, אמנם, עשו נסיונות ומאמצים לפינוי בעלי החזקות מהשטח, אולם בשום מקרה לא הגיעו לכלל הסכם, אף כי הטיפול נמשך זמן רב, לעתים כעשר שנים.

במאי 1967 מינה שר התחבורה, בהתייעצות עם שר החקלאות, ועדה בינמשרדית, שמתפקדה היה לבדוק את תחזית הפיתוח של נמל חיפה והקישון ואת צורכי נמל קישון בקרקעות. הוועדה, שבה היו מיוצגים אגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה, משרד המסחר והתעשייה, רשות הנמלים, מינהל מקרקעי ישראל ואגף התקציבים שבמשרד האוצר, סיכמה את עבודתה בסוף 1967 והגישה את מסקנותיה לשר התחבורה. במסקנותיה

המליצה הוועדה, שכל העתודה הקרקעית תעמוד לרשותה של רשות הנמלים כדי לאפשר לה לפתח את הנמל ואת התעשיות הקשורות בו, לפי שיקול העתה. ההמלצות אושרו על ידי שר התחבורה.

מאז שנת 1964 הושג הסדר עם חלק מבעלי החזקה בנמל קישון — חברת החשמל ומפעל המים. עם המחזיקים האחרים — פרוזדורי הנפט והמובלה העירונית — מתנהלים עדיין דיונים ללא תוצאות של ממש.

השקעות בפיתוח בנמל אשדוד

החכרת שטחי העורף למפעלים ולגורמים הקשורים בפעולות הנמל חייבה את הרשות לבצע פעולות פיתוח והכשרה של השטח. משרד מבקר המדינה בדק את ההשקעות בפעולות הפיתוח של נמל אשדוד, את אופן רישומן בספרי הרשות ואת קביעת שיעור ההשתתפות של החוכרים בהוצאות הפיתוח.

(א) מריכוזי נתונים, שערך משרד מבקר המדינה על סמך הרישומים בהנהלת החשבונות של הרשות, התברר, שהחל משנת 1964/65 ועד לאמצע 1970 השקיעה הרשות בפיתוח השטח העורפי בנמל זה סך של 2.5 מליון ל"י בקירוב. בתקופה זו נגבו כדמי השתתפות בהוצאות הפיתוח כ-870,000 ל"י. רישום ההכנסות וההוצאות בגין פיתוח השטח העורפי מתנהל בכרטיס עזר — חשבון חו"ז — ורק היתרה, דהיינו עודף ההוצאות על ההכנסות, נכללת בכל שנה במאזן במסגרת הסעיף "חייבים שונים, עובדים ויתרות חובה". כך, לדוגמה, נכללה במאזן הרשות ליום 31.3.1969 בסעיף זה, שהסתכם ב-7,460,895 ל"י, גם יתרת ההשקעה בפיתוח השטח העורפי, לאחר גיכוי ההכנסות — בסך 1,296,509 ל"י — אם כי ההשקעה למעשה הסתכמה ליום המאזן ב-2,115,940 ל"י.

משרד מבקר המדינה הסב את תשומת לב רשות הנמלים לכך, שעל פי הכללים של הצגה חשבונית נכונה יש לזקוף השקעות לחובת חשבון מיוחד, המוצג במאזן בין סעיפי הרכוש הקבוע, ולא לחובת החשבונות השוטפים בסעיף "חייבים". בעקבות הביקורת רשמה רשות הנמלים בנפרד, במאזנה ליום 31.3.1970, בין סעיפי הרכוש הקבוע, את עודף ההוצאות על ההכנסות בגין פיתוח השטחים העורפיים, בסך 1,574,005 ל"י.

(ב) ברישום בכרטיס העזר לשנת 1968/69 כלול, במסגרת ההוצאות להשקעה באותה שנה שהסתכמו בכ-389,000 ל"י, סך של כ-270,000 ל"י — הוצאות עבור תכנון בניין המשרדים בנמל אשדוד. משרד מבקר המדינה העיר לרשות הנמלים, כי הואיל והמדובר בהוצאה הנוגעת לביצוע פרויקט מסוים, היה יותר נכון לזקפה לאותו פרויקט, כך שהיא תופיע בנפרד.