

פגיעה בחוק או בעקרונות החסכון והיעילות

חזוה 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 הוקפם ע"י 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 שמונבמבר 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.

III. רכבת ישראל

א. מאזן רכבת ישראל

ליום 31 במארס 1953

בהשוואה למאזן ליום 31 במארס 1952

31.3.1953	31.3.1952	א ק ט י ב
לי"י	לי"י	
288,989.-	20,312.-	1. מזומנים בקופה ובבנקים
1,470,456.-	1,108,272.-	2. סחורות במחסנים
397,256.-	400,663.-	3. חייבים שונים
<hr/>	<hr/>	
2,156,701.-	1,529,247.-	ס"ה
פ ס י ב		
1,451,693.-	1,182,032.-	4. חשבון האוצר
698,724.-	332,817.-	5. זכאים שונים
6,284.-	14,398.-	6. רזרבה לחובות מסופקים
<hr/>	<hr/>	
2,156,701.-	1,529,247.-	ס"ה

ההפסד בהפעלת הרכבת שהסתכם בשנת הכספים 1951/52 בסך - 873,387 לי"י ובשנת הכספים 1952/53 בסך - 2,311,060 לי"י, אינו מופיע במאזן הנ"ל (ראה הכנסות והוצאות של הרכבת בעמוד הבא), כיוון שהועבר עם סגירת החשבונות לחשבון האוצר.

המאזן אינו מראה את ההשקעות ברכבת (ראה להלן עמ' 132), כיוון שחשבונותיה אינם מתנהלים לפי שיטה עסקית.

ב. הכנסות והוצאות של הרכבת בשנת הכספים 1952/53
בהשוואה לשנת הכספים 1951/52

1952/53	1951/52	הכנסות
ל"י	ל"י	
634,375.-	412,271.-	1. הובלת נוסעים
1,677,879.-	1,229,573.-	2. הובלת משא
15,455.-	17,565.-	3. מכירת חומרים
74,367.-	57,259.-	4. שונות
<u>2,402,076.-</u>	<u>1,716,668.-</u>	סה
		הוצאות
		1. הנדסה (בעיקר החזקת המסילה)
883,604.-	524,307.-	2. מכונאות :
		(א) תיקונים בבתי מלאכה (קישוק)
870,310.-	443,394.-	(ב) מוסכי הקטרים (הפעלה ותיקונים קלים)
1,364,742.-	716,632.-	(ג) מוסך קטרי דיזל חיפה
13,009.-	-	3. תנועה (הפעלת תחנות ורכבות)
958,882.-	608,191.-	4. משרדים ראשיים
172,747.-	97,257.-	5. הוצאות כלליות
449,842.-	200,274.-	
<u>4,713,136.-</u>	<u>2,590,055.-</u>	סה
2,311,060.-	873,387.-	הפסד בהפעלת הרכבת

ההוצאות אינן כוללות השקעות.
סך הכול ההפסד מאז קום המדינה הגיע לסך 3,854,508 ל"י.

ג. השקעות ברכבת

ההשקעות ברכבת הסתכמו במשך שנת הכספים 1952/53 בסך 1,998,656 ל"י ומאז קום המדינה ב-5,134,099 ל"י כמפורט להלן :

סך הכול	1952/53	1949/52	1. פיתוח
ל"י	ל"י	ל"י	
1,277,980.-	565,568.-	712,412.-	(א) המסילה הקיימת
3,160,504.-	1,249,580.-	1,910,924.-	(ב) מסילת החוף
<u>4,438,484.-</u>	<u>1,815,148.-</u>	<u>2,623,336.-</u>	
695,615.-	183,508.-	512,107.-	2. הוצאות שיקום המסילה הקיימת
<u>5,134,099.-</u>	<u>1,998,656.-</u>	<u>3,135,443.-</u>	סה

ד. תפעול הרכבת

בעוד שבשנת 1951/52 חלה עלייה ניכרת בתפעול הרכבת הן בהובלת משא והן בהסעת נוסעים לעומת השנה שקדמה לה, הרי במשך שנת הכספים 1952/53 חלה ירידת-מה בתפעול רכבות משא, לעומת עלייה בתפעול רכבות נוסעים :

1952/53	1951/52	
887,568.-	916,580.-	טונות משא
91,526,000.-	104,250,000.-	טון קילומטרים
2,264,613.-	1,777,223.-	מספר נוסעים
159,586,000.-	119,187,000.-	נוסעים קילומטר
1,306,110.-	1,777,188.-	קילומטר קטר (קיטור)
266,459.-	-	קילומטר קטר (דיזל)

ה. מפעולות הביקורת

(1) פעולות הביקורת תוך השנה הנסקרת הקיפו, נוסף לביקורת חשבונות, תקציב, סידורי מחסנים ורישום המלאי ותנועתו גם את הבעיות הקשורות בעבודות הפיתוח והשיקום, שיטת הכנות אומדנים של עבודות, חוקיות ועדכאניות התעריפים ובעיות המבנה הארגוני הפנימי של הנהלת הרכבת.

(2) טיפולנו בסדרי רישום מצב המסילות, המפלגים והמפגשים, ועמדנו על הצורך בעדכון רישום רכוש זה.

(3) עם הנהלת הרכבת נדונה השאלה, כיצד לשקף בחשבונות את שירותי ההובלה של הרכבת בשביל מחלקותיה היא.

ו. ליקויים שלא תוקנו או לא הוסברו כראוי

טיפול בחומרים משומשים

ביקורת בתחנות הרכבת השונות קבעה, שמאחסנים חומרים משומשים, שפורקו מהמסילות, בלא לקבוע את ערכם ובלא לרשםם בחשבונות המלאי.

ז. פגיעות בחוק או בעקרונות החסכון והיעילות

(1) קביעת תעריפים ושינויים

הנהלת הרכבת חייבת לפרסם ב"רשומות" תעריפים חדשים או שינויים בתעריפים קיימים. הביקורת העלתה, שבמקרים אחדים הנהיגה הנהלת הרכבת תעריפים חדשים או שינתה תעריפים קיימים קודם לפרסומם החוקי.

(א) ב-1 בינואר 1953 ניתנו הוראות לתחנות הרכבת על שינויים בדמי הובלת חפצים ברכבות נוסעים, בדמי שמירה ובדמי הטענה ופריקה. שינוי התעריף פורסם ב"רשומות" כעבור מספר חודשים.

(ב) החל מיום 27.4.53 הונהגו שינויים במחירי הנסיעה ברכבת, אולם הם פורסמו ב"רשומות" רק ביום 14.5.53.

(2) אשראי להובלה

הביקורת בהנהלת החשבונות של הרכבת העלתה, שאין פיקוח מתמיד על תאריכי סיום תוקפם של הסכמים על מתן אשראי להובלה ברכבת תמורת קבלת ערובות לתשלום שכר ההובלה. במספר מקרים ניתן אשראי להובלה גם לאחר תום תוקפה של הערבות הבנקאית.

חוסר שמירה על חומרי מסילה של הרכבת, שהוחזקו בתחנת הרכבת בבנימינה בכמויות ניכרות, שימש נושא לדין וחשבון השנתי מס. 1 (עמ. 62), ולדין וחשבון השנתי מס. 2 (עמ. 129). הצענו להנהיג סדרים מתאימים ואמצעי בטחון בניהול המחסנים האלה. לא חלו כל שיפורים במצב, ובתחילת אוגוסט 1952 נתפסה על ידי המשטרה מכונית עמוסה 3 טון תושבות צרי עקב (ברזל יציקה). שנגבו מהמחסן, ונתברר שהם האחרונים מן המלאי בסחורה זו.

מפעל מסילת הנגב

מפעל מסילת הנגב התנהל על ידי ועדת ביצוע מיוחדת שהוקמה על ידי שר התחבורה בהתאם להחלטת הממשלה. באוגוסט 1953 עבר ניהול המפעל מידי הוועדה לידי הנהלת רכבת ישראל. הביקורת התרכזה בעיקר בבעיות מסירת עבודות לקבלנים ופיקוח על ביצוען, ובבדיקת שיטות רכישת חומרים וציוד מחוץ לארץ. בין היתר נבדקו פרטי הזמנת 150,000 אדנים מפנילנד על סך - \$ 1,000,000 בקירוב, בפברואר 1953, וביחוד דנו על ההסדרים, שהונהגו להבטחת בדיקה נאותה של טיב הסחורה; ועל הצעדים שנקטו, אחרי שנתברר, שאיכותו של חלק ניכר מהאדנים הייתה גרועה.

פגיעה בחוק או בעקרונות החסכון והיעילות

ביצוע עבודות

בתחילת נובמבר 1952 מסרה הנהלת מפעל מסילת הנגב, שפעל כיחידה עצמאית על יד משרד התחבורה עד אוגוסט 1953, את התקנת הסוללה בקו מסילת הנגב לקבלן. ההזמנה נמסרה בלא מכרז.

העבודה התחילה בנובמבר 1952 ונמשכה עד יוני 1953 בלא שנחתם חוזה עם הקבלן. אמנם נחתמה טיוטה של החוזה במארכ 1953 ע"י הקבלן, אולם המשרד עדיין לא אישרו, כיוון שבדעתו להכניס בו שינויים.

המקדמות ששולמו לקבלן הגיעו עד יולי 1953 לסך 350,000 ל"י בקירוב.