

רכבת ישראל

פעולות הביקורת

נערכה ביקורת במחלקת הכספים והחשבונות, שכללה בין השאר את התאמת חשבונות הרכבת עם האוצר והטיפול בכרטיסי נסיעה במרכז הרכבת בחיפה ובמספר תחנות. כן נבדקו הנושאים הבאים: הובלת אבנים לבניית נמל אשדוד, מימון בניית שלוחות, בניית קו לדימונה ובית הדפוס הרכבתי.

ההכנסות וההוצאות של רכבת ישראל

ההכנסות וההוצאות של הרכבת בשנים 1958/59 עד 1961/62 משתקפות בטבלה הבאה:

ההכנסות וההוצאות של רכבת ישראל

בשנים 1958/59 עד 1961/62

השנה	ס"ה ההכנסות	ס"ה ההוצאות	הגרעון השנתי
1958/59	10,187,044	14,089,978	3,902,934
1959/60	10,817,798	15,968,794	5,150,996
1960/61	11,805,612	17,146,203	5,340,591
1961/62	12,815,106	19,154,979	6,339,873

בתקציב לשנת הכספים 1962/63 הוקצב סך 21,885,000 ל"י כנגד אומדן הכנסות של 14,535,000 ל"י; דהיינו, הגרעון המשוער הוא בסך 7.35 מליון ל"י. ההוצאות בתשעה חודשים (1.4.1962—31.12.1962) הסתכמו ב־17,189,692 ל"י וההכנסות בסך 11,676,495 ל"י. בהצעת התקציב לשנת הכספים 1963/64 נכללו למעלה מ־25 מליון ל"י להוצאות, וההכנסות המשוערות נאמדו בסכום של למעלה מ־17 מליון ל"י; דהיינו הובא בחשבון גרעון של כ־8 מליון ל"י.

התאמת חשבונות עם האוצר

בין ההתחייבויות השונות, הכלולות במאזן הרכבת ליום 31.3.1962, נכללה יתרה לזכות חשבון משרד האוצר (עובר ושב) בסכום של 5,858,853 ל"י. בחשבון זה רושמת הנהלת הרכבת את הסכומים, שהיא מקבלת ממשרד האוצר לביצוע פעולותיה ואת ההוצאות התקציביות, שהיא מוציאה במרוצת השנה. לזכות חשבון זה נזקפים גם סכומי ההוצאות שמשרד האוצר מוציא במישרין על חשבון הרכבת, כגון רכישות מחו"ל בעד הרכבת; לחובת החשבון נזקפים הסכומים, שהרכבת מוציאה לביצוע פעולות בעד משרדים ממשלתיים אחרים. במקביל לחשבון זה מנהל החשב הכללי בספריו חשבון עובר ושב על שם רכבת ישראל, שגם הוא נועד לשקף את כל הפעולות הכספיות שצוינו לעיל.

זה שנים מספר לא נערכו התאמות בין חשבון האוצר המתנהל בספרי הרכבת לבין החשבון המקביל המתנהל בספרי החשב הכללי. במאזן הרכבת ליום 31.3.1960 נכללה יתרה בסך 11,510.095 ל"י לזכות חשבון משרד האוצר, כשהחשבון המקביל המתנהל בספרי החשב הכללי הראה יתרה בסך 845.036 ל"י לחובת הרכבת לאותו תאריך. בדצמבר 1961 דרשה הביקורת עריכת התאמות בין שני החשבונות.

התאמת החשבונות ליום 31.3.1960, שנערכה על ידי הרכבת והחשב הכללי, העלתה שבספרי הרכבת נרשמו זיכויים וחיובים, שלא נכללו בחשבון המקביל בספרי האוצר, ולעומת זאת נרשמו סכומים לזכות או לחובה בספרי האוצר, שלא נרשמו בספרי הרכבת. התברר, שההפרש של 10.7 מליון ל"י נובע בעיקרו מסכומים, שהאוצר הוציא על ציוד ומלאי למחסנים, שנרכשו מחברת השילומים בסכום כולל של כ-11 מליון ל"י ושהוא זקף אותם לחשבונות של מקדמות באמצעות חברת השילומים, בעוד שהרכבת זיכתה בסכומים אלה את האוצר.

לאחר שהחלק העיקרי של ההפרשים ברישומים נתברר ונרשמו התיקונים המתאימים בשני החשבונות, הצטמצם ההפרש, וליום 31.12.1962 עמד על סך 87,954 ל"י לטובת משרד האוצר. לדעת החשב הכללי והנהלת הרכבת אין לסכום זה קשר לתקבולים או לתשלומים, שיש להם השפעה על חשבונות הרכבת או של יחידה ממשלתית אחרת.

בדיונים שבין נציגי משרד מבקר המדינה לבין נציגי משרד האוצר על בירור ההפרש הטעימו נציגי האוצר, שבירור כזה ידרוש עבודה מרובה וזמן רב; ואין ודאות, שעבודה זו תביא לתוצאות, מאחר שמסמכים רבים, הנוגעים לחשבונות הנדונים והקשורים בפעולות כספיות משנים קודמות, הושמדו מזמן, ואין אפשרות לאתר את הפרטים הדרושים לבירור. בינואר 1963 רשם החשב הכללי את ההפרש של 87,954 ל"י בספרי החשבונות שלו לחובת חשבון עובר ושב של הרכבת ולזכות חשבון הכנסות המדינה.

לדעת הביקורת יש לעמוד על עריכת התאמות החשבונות לעתים תכופות ולא פחות מבסוף כל שנת כספים.

הובלת אבן לבניית נמל אשדוד

1. לביצוע עבודות הבנייה של נמל אשדוד דרושות כמויות גדולות של אבן, שצריך להובילן מהמחצבות למקום העבודה. כאמצעי מתאים ויעיל ביותר להובלת אבנים בכמויות גדולות באה בחשבון הרכבת, הן מבחינת יעילות ההובלה והן מבחינת מחירי ההובלה ברכבת, שהם נמוכים יותר. הובלת החומרים, לרבות אבנים, הייתה, לפי תנאי המכרז על בניית נמל אשדוד (ראה עמ' 326), כלולה בין התחייבויות הקבלן ועליו היה להביא בחשבון בהצעתו את הוצאות ההובלה. לפיכך הפנה משרד התחבורה את הקבלנים, שהביעו את רצונם להשתתף במכרז לבניית נמל אשדוד, להנהלת הרכבת, כדי שיקבלו ממנה הצעות מחירים להובלת אבנים. משרד התחבורה הודיע לרכבת, שהמטען הכולל של אבנים וחומרים, שהובלתו תהיה דרושה לבניית הנמל, הסתכם במשך שלוש שנים ב-3.81 מליון טון; הצלחות, שבתוכן מובילים את האבנים, כלולות במשקל כולל זה ומהוות ממנו כ-20%. מחירי ההובלה, שהרכבת הציעה בחודש דצמבר 1960 לקבלנים, שפנו אליה, התבססו על הובלה של 3.81 מליון טון אבנים במשך שלוש שנים, ועוד בהצעה זו של הרכבת הודגש,

שעל הקבלן להתחייב בצורה מוחלטת, שישלם דמי הובלה בעד כל המטען, בין אם ישלח אותו ברכבת ובין אם לאו.

הנהלת הרכבת היה ידוע מאז החלטת הממשלה על בניית הנמל באשדוד, מדצמבר 1956, שתתעורר השאלה של הובלה ברכבת בקנה מידה גדול. היא התחילה אפוא בשנת 1958/59 להתכונן למבצע. ההשקעות, שנעשו בשנים 1958/59 ו-1959/60 בבניית מסילה מהקו הראשי לנמל אשדוד, ברכישת נייד ובהתאמתו להובלת אבנים ובבניית שלוחה, הסתכמו ב-4.4 מליון ל"י. אם כי המתקנים, שנבנו בהשקעות אלה, נועדו לשמש גם לאחר גמר בניית הנמל לקשר עם הנמל ולשימוש של המחצבות לאחר גמר הובלת האבן לאשדוד, הרי הן נעשו בשנים 1958/59 ו-1959/60 בהיקף גדול זה, כדי שהמתקנים יהיו מוכנים להובלת החומרים לבניית נמל אשדוד החל מחודש נובמבר 1961.

חישובי הנהלת הרכבת לקביעת התעריף להובלת האבן התבססו על המרכיבים הבאים: הוצאות תפעוליות שוטפות ובתוכן פחת וריבית על המתקנים הקיימים, שמשמשים בהם לצורכי הובלה זו; פחת וריבית, לגבי כמחצית ההשקעות המיוחדות, שנעשו בקשר להובלת האבן, מחולקים לתקופה המשוערת של שלוש שנים; כן הובא בחשבון רווח סביר לרכבת. בהתאם לתחשיב זה נקבע המחיר להובלת טון אבנים מהמחצבה בטירת יהודה בסך 1.62 ל"י. מחיר זה הוא המחיר הבסיסי, הנתון לשינוי רק לפי תנודות במדד יוקר ההובלה. במכרו וגם בחוזה נאמר, שהמחיר הבסיסי להובלה ברכבת ייקבע על ידי הרשות המוסמכת לכך, והיא שקבעה כאמור מחיר של 1.62 ל"י. על סמך תעריפים אלה תכניס העסקה כולה לרכבת סכום של כ-6.25 מליון ל"י.

2. לאחר שהוחלט ב-30.3.1961 על מסירת העבודה לבניית הנמל לשותפות הקבלנית שזכתה במכרו, התנהל משא ומתן על הובלת האבן בינה לבין הנהלת הרכבת. באוגוסט 1961 העבירה הנהלת הרכבת לשותפות הקבלנית טיוטה של חוזה, שבה נכללו התנאים, שהיו בהצעתה של הנהלת הרכבת לקבלן. השותפות הקבלנית בתשובתה הודיעה, שמהחיי שובים, שנערכו בינתיים, מתברר, שהמטען הכולל של ההובלה היא 3.4 מליון טון בלבד במקום 3.81 מליון טון. אחרי דיונים ממושכים העבירה הנהלת הרכבת בחודש נובמבר 1961 לשותפות הקבלנית לחתימתה נוסח חדש של החוזה, המבוסס על מטען של 3.4 מליון טון ללא שינוי במרכיבי המחיר. בהתאם לכך נדרש המחיר החדש בשיעור של 1.87 ל"י לטון מהמחצבה בטירת יהודה וביעור של 2.54 ל"י לטון מהמחצבה בבנימינה, שתי המחצבות המספקות את האבנים לבניית נמל אשדוד. הדיונים על הצעה חדשה זו נמשכו חודשים מספר. טיוטה חדשה, שהוכנה על ידי הצדדים בחודש מארס 1962, לא נחתמה. כשהוחלט בהתחלת חודש אפריל 1962 על הרכב חדש של השותפות הקבלנית, הוחל שוב בדיונים (ראה עמ' 337), ונציגי השותפות החדשה הודיעו על הקטנת המטען הכולל ל-2.7 מליון טון. מאז נמשך המשא ומתן בין הנהלת הרכבת לבין השותפות הקבלנית בלא שהגיעו לתוצאות. הנהלת הרכבת עומדת על חתימת החוזה לפי הטיוטה מחודש מארס 1962, המבוססת על מטען כולל של 3.4 מליון טון, ואילו השותפות הקבלנית אינה מוכנה להתחייב לאותם תנאים. השותפות הקבלנית טוענת, שהערכת הרכבת בדבר מספר הקרונות הדרושים להובלה לא הייתה מדויקת, לפיכך נאלצה לרכוש 30 קרונות נוספים במחיר של כ-1 מליון ל"י. היא גם אינה מוכנה להתחייב לשלם בעד מטען, שאינו מובל ברכבת, אלא היא דורשת לקבוע לוח מחירים בהתאם להגדלה או הקטנה של המטען המובל למעשה.

3. בהובלת אבנים ברכבת לנמל אשדוד הוחל למעשה בחודש נובמבר 1961, וההובלה נמשכת על אף סירובה של השותפות הקבלנית לחתום על החוזה. בשנה הראשונה — מנובמבר 1961 עד אוקטובר 1962, — נמסרו לרכבת להובלה 468,000 טון אבנים בקירוב במקום 669,000 טון, כפי שנקבע בטיטת החוזה ממאוס 1962. השותפות הקבלנית משלמת בינתיים בעד הובלת המטען לפי המחירים, שנקבעו על סמך החישוב של מטען כולל של 3.4 מליון טון.

4. בתחשיב לקביעת דמי ההובלה של האבנים מהמחצבות לנמל אשדוד, מנובמבר 1961, הניחה הנהלת הרכבת, שהתעריף המוצע על ידיה יבטיח ריווחיות לעסקה, רק אם השותפות הקבלנית תתחייב התחייבות מוחלטת לשלם בעד הובלת מטען כולל של 3.4 מליון טון במשך שלוש שנים. זה למעלה משנה מובילה הרכבת אבנים לנמל, אף כי השותפות הקבלנית לא התחייבה לתשלום דמי ההובלה בעד כל 3.4 מליון טון. הרכבת מסבירה את המשכת ההובלה של האבן בלא חוזה בכתב בכך, שהנהלת משרד התחבורה החליטה לא להפסיק את הובלת האבנים, שכן הפסקה כזאת תגרום הפרעות בבניית הנמל.

לפי החוזה לבניית נמל אשדוד הובלה תקינה של החומרים היא חלק מהתחייבויותיה של השותפות הקבלנית. למעשה משתמשת השותפות הקבלנית בשירותי הרכבת להובלת אבנים לנמל אשדוד במשך למעלה משנה, כשהיא יודעת את התנאים, שעל מילויים עומדת הנהלת הרכבת.

*

לדעת הביקורת מן הצורך, שייקבעו בהקדם התנאים, שלפיהם מובילה הרכבת את האבנים מן המחצבות לנמל אשדוד. אין להמשיך במתן שירות הרכבת בהובלת האבנים ללא בירור סופי של התנאים. אם המשא ומתן בין הרכבת לבין השותפות הקבלנית אינו מביא לחתימת חוזה בלא דיחוי נוסף, יש לשקול הצעה, לפיה יימסר לבורר מומחה לקבוע, אם הקבלן מחויב לקבל על עצמו את תנאי טיטת החוזה הנוכחית, ואם לא. מה הם התנאים הנאותים להובלת האבנים, שיחייבו את שני הצדדים. אם אין הסכמה על בוררות, יהיה צורך בקביעת דמי הובלת האבנים על ידי שר התחבורה בצורת תעריף.

מימון בניית שלוחות

כדי לקדם את שירותי הובלת המשאות שואפת הנהלת הרכבת להצמיד מפעלים גדולים לרשת מסילות הברזל על ידי שלוחות. לפי הערכתה של הנהלת הרכבת מגיע היקף ההובלה העוברת בשלוחות לכדי 70% מכלל תנועת המטענים ברכבת. בשימוש בשלוחות מרובה התועלת הן לבעלי המפעלים והן לרכבת: המטענים מועברים הלך וחזור ישר אל מקום המפעל וממנו, דבר המונע מצד אחד טעינה ופריקה כפולה וחוסך למפעל הוצאות מיותרות, ומצד אחר מביאה כל שלוחה נוספת להגדלת הכמויות המובלות על ידי הרכבת; בדרך זו גם גדל ניצול הפוטנציאל של הרכבת וניתן ביתר קלות לתכנן את התפעול. בסוף שנת הכספים 1961/62 הגיע מספר השלוחות ל-90, מזה 53, שנתווספו מאז קום המדינה. בשש השנים האחרונות השקיעה הנהלת הרכבת קרוב ל-1.8 מליון ל"י בבניית שלוחות;

על זה יש עוד להוסיף השתתפות הלקוחות בהוצאות בניית השלוחות. שהסתכמו בתקופה זו בסכום של למעלה מ-2 מליון ל"י.

ההתקשרויות בדבר בניית שלוחות נעשות באמצעות הסכמים אינדיווידואליים בכתב בין הנהלת הרכבת לבין בעלי המפעלים, בהם נקבעים התנאים הכספיים והטכניים לבניית השלוחה והפעלתה. בהתאם להוראות הנוהל לבניית שלוחות, שהוצאו על ידי הנהלת הרכבת, על המנהל המסחרי של הרכבת לנהל משא ומתן בדבר מימון בניית שלוחות בהתחשב בהיקף ההובלה הצפוי לרכבת מבניית השלוחה, בסוג המשא, בטווח ההובלה, בהובלה החוזרת ובהשתלבות השלוחה בתכנית הפיתוח הכוללת של רשת המסילות.

המימון של סלילת שלוחות נעשה לפי שלוש צורות עיקריות: בניית השלוחה כולה על חשבון הלקוח; בניית השלוחה כולה על חשבון הרכבת; בניית השלוחה על חשבון הרכבת בהשתתפות הלקוח.

לפעמים מתבטאת השתתפות הלקוח במימון השלוחה בתשלומי תוספת לתעריף ההובלה הקבוע של המטענים הנשלחים על ידיו. במקרים כאלה מתחייב הלקוח להוביל כמות מיני-מאלית קבועה של מטענים. בחוזים מסוג זה נקבע, שעל הלקוח לשלם לרכבת פיצויים בשיעורים קבועים מראש, אם כמות המטענים שנשלחה על ידיו למעשה, נפלה מהכמות המינימאלית, שהתחייב לשלוח.

בחודשי אוקטובר—נובמבר 1962 נערכה בדיקה על הטיפול במימון בניית שלוחות. הבדיקה היקפה 25 חוזים, שנעשו עם לקוחות בארבע השנים האחרונות.

(א) בחוזים, שעשתה הרכבת עם לקוחות, נקבעו תנאים שונים למימון בניית השלוחות, כפי שהוראות הנוהל, שהוצאו על ידי הנהלת הרכבת, מאפשרות זאת. ניתן להצדיק את השוני הזה בעניינה של הרכבת להרחיב את רשת השלוחות שלה מצד אחד ובנתונים המשקיים והתפעוליים של כל לקוח ולקוח מצד אחר. אין גם להתעלם מכך, שגורמים אלה עשויים להביא לקביעת תנאים שונים אפילו במקרים שלכאורה הם דומים, ואף להצדיקם מבחינה מסחרית. במצב זה דרוש היה, שהרכבת, כמפעל ממלכתי, תקבע קווים מנחים, שיבטיחו, נוסף על העניין המשקי של הרכבת, גם טיפול שווה ביסודו לכל לקוח ולקוח. קווים מנחים כאלה לא נקבעו וגם לא נרשמו בתיקים התחשיבים והשיקולים התפעוליים והמסחריים, שהניעו את הנהלת הרכבת לקביעת התנאים, כפי שנקבעו בכל מקרה ומקרה.

(ב) הנהלת הרכבת אינה מנהלת רישום מרוכז על תוצאות ההפעלה של כל שלוחה ושלוחה — דבר שהיה דרוש כדי לעמוד על התוצאות המשקיות והתפעוליות שלה. רישום מרוכז של תוצאות ההפעלה עשוי גם לשמש בסיס לתחשיב של הכדאיות המשקית בבניית שלוחות במקרים דומים בעתיד, ולקביעת התנאים.

(ג) סכומי השתתפות הלקוחות במימון בניית השלוחות אינם נרשמים בספרי הרכבת באופן אחיד: אם הלקוח משלם את השתתפותו במימון בעת בניית השלוחה מנכים השתתפות זו מסכום ההשקעה, והיא אינה נכללת כלל בחשבון ההשקעות מתקציב הפיתוח וגם לא בחשבון הרכוש הקבוע של הרכבת. אשר להסדר, שלפיו משלם הלקוח את השתתפותו בשיעורים במשך שנים אחדות, העלתה הביקורת מקרים, שכל ההשקעה נזקפה לחובת תקציב הפיתוח, וברכוש הקבוע של הרכבת נכללה ההשקעה במלואה, ואילו התשלומים שהלקוח שילם, נזקפו לזכות חשבון הכנסות שונות של הרכבת. כתוצאה מכך אינו

מראה חשבון ההשקעות את כל הסכומים, שהושקעו בבניית השלוחות, ומאיך רישום סכומים כהכנסה, שלמעשה מהווים החזרת השקעות, מגדיל ללא הצדקה את חשבון הרווח התפעולי של הרכבת.

בית הדפוס של הרכבת

הנהלת הרכבת מקיימת יחידה להדפסת כרטיסים, המסונפת למחלקת החשבונות. יחידה זו נקראת "בית הדפוס הרכבתי" ותפקידיה העיקריים הם: הדפסת כרטיסי נסיעה על קרטונים; והטיפול בטפסים בעלי ערך כספי, דהיינו אחסונם, רישומם בספרים, ניפוקם לתחנות הרכבת ולסוכני מכירה, והשמדת כרטיסים וטפסים, שיצאו מכלל שימוש.

בית הדפוס מצויד בשתי מכונות להדפסת כרטיסי נסיעה על קרטונים. כרטיסי נסיעה אחרים, הנמכרים במהלך הנסיעה על ידי קונדוקטורים, מודפסים על ידי המדפיס הממ-שלתי. כושר התפוקה של שתי המכונות שבבית הדפוס מגיע ל-18 מליון כרטיסים לשנה, לעומת צריכה שנתי של כ-6 מליון כרטיסים בלבד. כרטיסי הנסיעה והטפסים האחרים, בעלי ערך כספי, מאוחסנים בבית הדפוס, הנמצא בשטח תחנת הרכבת המזרחית בחיפה. בבית הדפוס מועסקים 3 עובדים, והוצאותיו המינהליות לשנת 1961/62 הסתכמו ב-30,000 ל"י בקירוב.

בחדשים מאי-יוני 1962 נערכה ביקורת על בית הדפוס.

1. בהדפסת כרטיסי נסיעה על קרטונים בבית הדפוס של הרכבת הוחל עוד בתקופת המנדט. באוגוסט 1956 אישר החשב הכללי את המשכת ההדפסה של הכרטיסים עד להודעה חדשה. הסדר זמני זה נשאר בעינו עד היום. לדעת הביקורת מן הראוי, שיוחלט סופית, תוך התחשבות בשיקולים טכניים וסדרי בטיחות, מה עדיף: להחזיק בית דפוס מיוחד ברכבת להדפסת כרטיסי נסיעה או להזמין את הדפסתם, כמו דברי דפוס ממשלתיים אחרים, בבית הדפוס הממשלתי.

2. ביחידה ממלאים אותם עובדים גם תפקידי ביצוע וגם תפקידי רישום: הם מחליטים בעצמם על כמויות ההדפסה, מספקים את החומר המודפס למזמינים, רושמים את הפעולות בספרים. ערכו הנקוב של החומר המודפס רב מאד. עיקרי המינהל התקין מחייבים הנהגת סדרי בידוק ברישום הטפסים הכספיים וניפוקם, באופן שפעולת עובד העוסק בניפוק תיבדק בקביעות על ידי עובד אחר העוסק ברישום.

הבדיקות, שנערכו על ידי הנהלת הרכבת על המלאי המוחזק במחסני היחידה לא הקיפו את מלאי כרטיסי הנסיעה המודפסים בבית הדפוס.

בעקבות הביקורת הכינה הנהלת הרכבת הוראות נוהל בדבר תפקידי העובדים ביחידה וסמכויותיהם וגם עיבדה תכנית לפיקוח על היחידה, שתכלול בדיקות מיוחדות על פעולות היחידה, לרבות בדיקת מלאי הכרטיסים המודפסים על ידי בית הדפוס.

3. בספר המלאי של הקרטונים המשמשים להדפסת כרטיסים נרשמות הפעולות ללא אסמכתא: אין אסמכתא לניפוק קרטונים מהמחסן ומסירתם להדפסה ולאישור כמות הקר-טונים, שנתקלקלו בשעת ההדפסה או מסיבה אחרת.

לצורך השמדת טפסים כספיים היוצאים מהשימוש שומה על משרד התחבורה למנות ועדת ביקורת מיוחדת, שתפקח על פעולות ההשמדה. הביקורת העלתה, שביוני 1960 הושמדו טפסים כספיים בפיקוח ועדה, שמונתה על ידי חשב הרכבת ולא על ידי משרד התחבורה, כנדרש בתקנות לעייני כספים ומשק (תכ"ם).

בעקבות הביקורת מונתה על ידי משרד התחבורה ועדה קבועה לפיקוח על השמדת טפסים כספיים, כנדרש בהוראות התכ"ם, והנהלת הרכבת הוציאה הוראות לציון האסמכתאות יחד עם רישום הפעולות בספרים.

4. הדו"חות, שהנהלת הרכבת ממציאה לחשב הכללי על התנועה של מלאי הטפסים בעלי ערך כספי, מתייחסים רק לטפסים, שהודפסו על ידי המדפיס הממשלתי; על מלאי הכרטיסים המודפסים בבית הדפוס של הרכבת אין דיווח כלל. בעקבות הביקורת ניתנו הוראות לכלול להבא בדו"חות הנמסרים לחשב הכללי פרטים גם בדבר מלאי הכרטיסים המודפסים בבית הדפוס של הרכבת.

תיקון ליקויים

תכניות לפיתוח הרכבת

דו"ח שנתי 12, עמ' 224

מבקר המדינה ציין, שהליקויים במשקיותה של הרכבת נגרמים בחלקם מסיבות, שאין לרכבת שליטה עליהן, ובחלקם מסיבות, הקשורות במישרין בתפעול הרכבת ובפעולותיה המסחריות. בשנת 1961 הוציא שר התחבורה הנחיות, בהן התווה את הכיוון, בו יש בדעתו למצוא את הפתרון לבעיות הקשורות בהפעלת הרכבת. בין הנחיות: הקמת מועצת מנהלים לרכבת, שתהיה מורכבת מנציגי משרדים ומנציגי ציבור; צמצום כוח האדם והגברת ההדרכה; הכנת תכניות לשיפור המצב בכתי המלאכה והחלפת נייד ישן.

מועצת המנהלים טרם הוקמה. בחודש ספטמבר 1962 הכינה ההנהלה תוכנית למודרניזציה של הרכבת; ההשקעה הדרושה נאמדת בסך כ-20 מליון ל"י. בדיונים בין שר האוצר לשר התחבורה הוחלט למסור את התכנית לבדיקתה של ועדה, שבה מיוצגים שני המשרדים. בהצעת תקציב הפיתוח לשנת 1963/64 הוקצב לרכבת סכום של כ-1 מליון ל"י, המיועד בעיקרו לאחזקת הציוד והנייד הקיימים.

כדי לאפשר להנהלת הרכבת גמישות גדולה יותר בשיטת התעריף, כפי שהוצע על ידי מבקר המדינה לשם הגברת הריווחיות (ראה דו"ח שנתי 10, עמ' 250), פורסמו בחודש יולי 1962 תקנות, המסמיכות את המנהל הכללי של הרכבת להתקשר בחוזים להובלת סחורות ולהסעת נוסעים, שבהם ייקבעו תנאים מיוחדים ותשלומים בשיעור שונה מהשיעור, שנקבע בתעריף.

התוצאות התפעוליות

דו"ח שנתי 12, עמ' 223

בניצול כושר הסעת נוסעים לא חלה בשנים האחרונות אלא עלייה קטנה בלבד; כושר הובלת משאות נוצל כדי 50%—55%; במחזוריות קרונות המשא, שהייתה איטית, חלה האטה נוספת; מספר התאונות התפעוליות עלה.

ניצול כושר הסעת נוסעים עלה בתקופה אפריל—אוקטובר 1962 לשיעור של 71%, לעומת כ-62% בתקופה המקבילה אשתקד. ניצול כושר הובלת משאות הגיע באותה תקופה לשיעור של כ-61% לעומת 50% בקירוב בתקופה המקבילה אשתקד. כמו כן ניכר שיפור במחזוריות קרונות המשא: משך המחזור הממוצע של קרון ירד מ-7.5 ימים בשנת 1961 ל-6.3 ימים בקירוב בשנת 1962. לעומת זאת חלה עלייה נוספת במספר התאונות התפעוליות: בהודשים אפריל—דצמבר 1962 הגיע מספרן ל-183 לעומת 198 בתקופה מיום 1.4.1961 עד 31.3.1962.

הרכוש הקבוע

דו"ח שנתי 11, עמ' 291

הרכוש הקבוע של הרכבת נכלל במאזן שלא במלוא ערכו הריאלי: אין הוא כולל את הערך הכספי של המקרקעים ונכסי דלא נידי, שנתווספו לרכבת בדרך של הפקעה או רכישה ושתמורתם טרם שולמה. בקביעת שיעורי הפחת לא הובא בחשבון הערך המלא של הרכוש הקבוע, והפרשות לריבית הופרשו על ידי הרכבת רק בשנים האחרונות.

בעקבות הביקורת החליטה הנהלת הרכבת, בחודש ספטמבר 1962, להקים ועדה, שמתפקידה להכין רשימות מפורטות של הרכוש הקבוע, לקבוע את ערכו לצורך רישומו בספרי הרכבת ואת השיטה לחישוב שיעורי הפחת והריבית. הוועדה החלה בעבודתה בחודש ינואר 1962.

הוצאות השירותים של רכבת ישראל

דו"ח שנתי 10, עמ' 244; דו"ח שנתי 11, עמ' 293

הנהלת הרכבת נוהגת לסווג את ההכנסות לפי השירותים השונים של הרכבת, ובעיקר — הסעת נוסעים והובלת משאות; כנגד זה מסווגות ההוצאות לפי חלוקה, המושתתת על המבנה הארגוני של הרכבת — הנהלה, משק, הנדסה, איתות, מכונאות ותנועה, ולא לפי השירותים השונים, כפי שנעשה הדבר במפעלים סגורים אחרים כנמל חיפה ומשרד הדואר. סיווג ההוצאות לפי השירותים דרוש, כדי שניתן יהיה לעמוד על התוצאות המשקיות של הפעלת כל שירות ושירות ולהגיע למסקנות בדבר דרכי ייעול השירותים וביסוס מדיניות התעריפים של כל שירות.

גם בשנת הכספים 1961/62 המשיכה הרכבת לסווג את ההוצאות לפי חלוקה המושתתת על המבנה הארגוני של יחידות הרכבת.

הביקורת אינה מתעלמת מהקשיים הכרוכים בסיווג ההוצאות לפי שירותים; אולם קשיים אלה אינם חלים על ההוצאות השירות, אותן אפשר בנקל לזקוף לחובת כל אחד מהשירותים, אשר לאותו חלק מן ההוצאות, שקשה לזקפו במישרין, הרי ניתן לזקפו לפי מפתח מתאים.