

פעולות ביקורת

בהנהלת הרכבת ובמחלקת התנועה והמסחר נערכה ביקורת על הובלת משאות; הביקורת התייחסה בעיקר לנושאים הבאים: הבטחת אמצעי הובלה – קרונות וקטרים; הסדרים לקביעת דמי ההובלה. במחלקת כוח אדם ובמחלקות התפעוליות נערכה ביקורת על ניהול כוח אדם.

טיפול בתאונות תפעוליות

מנתוני הרכבת עולה, שב־1969/70 חלו 335 שיבושים בתנועת הרכבות, ביניהם שתקי קטר, שימושים, התנגשויות והתנתקויות. מחלקת התנועה והמסחר של הרכבת עורכת דו"ח על כל הפרעה במהלך התקין של הרכבות, ובכלל זה תאונות תפעוליות, הכולל פרטים על המקרה ונסיבותיו. "חוקר תאונות" של הרכבת עורך חקירה, ומכין דין וחשבון מפורט על כל מקרה של תאונה, בו מובאות גם הצעות למניעת הישנותם של מקרים דומים בעתיד. על פי הדו"חות מחליטים מנהלי המחלקות הנוגעים בדבר על הצעדים שיש לנקוט נגד העובדים שהיו מעורבים בתאונה. בדיקת משך הטיפול באותם מקרים, שהחוקר טיפל בהם, העלתה, שבמקרים רבים עבר זמן רב ממועד קרות התאונה עד למועד עריכת הדו"ח: ב־24 מקרי תאונה, שקרו בשנים 1968–1970, נמשך הטיפול במבדק התאונה למעלה מחודש ימים, מהם ב־7 מקרים למעלה משלושה חודשים.

משרד מבקר המדינה העיר להנהלת הרכבת, כי במפעל, שבו עלולות לקרות מדי יום תאונות, וביניהן אף חמורות, חובה לקבוע הסדרים להבטחת טיפול מהיר יותר בנושא זה, כך שניתן יהיה להסיק מסקנות ולנקוט אמצעים בכל מקרה, ללא השהיה.

הובלת משאות

הכנסות הרכבת גובעות, ברובן המכריע, מהובלת משאות ומהסעת נוסעים. ב־1969/70 הסתכמה ההכנסה הכוללת של הרכבת ב־30 מליון ל"י: 19 מליון ל"י מהובלת משאות, 7 מליון ל"י מהסעת נוסעים, ו־4 מליון ל"י מהכנסות שונות, בעיקר מפעילות עסקית – השכרת בניינים וקרקעות, מכירת גרוטאות, ביצוע עבודות בעבור גורמי חוץ, ודמי השהייה בפריקה וטעינה של קרונות.

בתחילת 1970 ובמחצית השנייה של אותה השנה ערך משרד מבקר המדינה ביקורת על הובלת משאות ברכבת. נבדקו במיוחד הנושאים: היקף ההובלות; הבטחת אמצעים, קרונות וקטרים, להובלה, והסדרים לקביעת דמי ההובלה. הבדיקה נערכה בהנהלת הרכבת ובמחלקת התנועה והמסחר.

היקף ההובלות

התפתחות פעילותה של הרכבת בשנים 1967/68 — 1969/70 התבטאה בעיקר בגידול בהובלת משאות ואילו בהסעת נוסעים לא חלה התפתחות של ממש: בעוד שבשנת 1969/70 הייתה תפוקת הרכבת בהסעת נוסעים 341 מליון נוסע/ק"מ לעומת 337 מליון נוסע/ק"מ ב-1967/68, חל גידול של כ-50% בתפוקת הרכבת בהובלת משאות — מ-293 מליון טון/ק"מ ב-1967/68 ל-434 מליון טון/ק"מ ב-1969/70 (על ההתפתחות בהובלת המשאות בשנים קודמות ראה דו"ח שנתי, 16, עמ' 502 ודו"ח שנתי 19, עמ' 532).

בטבלה שבעמוד הבא מובאים נתונים, שרוכזו במהלך הביקורת על פי דו"חות שנתיים, כספיים וסטטיסטיים של הרכבת, על היקף ההובלות וההכנסות מהובלת המוצרים לסוגיהם, בשנים 1967/68 עד 1969/70.

הטבלה מראה, שבשנים 1967/68—1969/70 היה גידול מתמיד בהיקף הובלת משאות ובהכנסות הרכבת בגין הובלות אלה: היקף ההובלה גדל מ-2.3 מליון טון ב-1967/68 ל-3.3 מליון טון ב-1969/70 (כ-42%); הגידול בהיקף ההובלה בולט במיוחד בברזל וצינורות ברזל (כ-115%), באשלג (כ-110%), בפוספטים (כ-74%), במוזט (כ-66%), ובבולי עץ (כ-51%). במספר מוצרים חלה ירידה בהיקף ההובלה — בעצי אריזה (כ-32%) ובמוצרי מכולת (כ-15%). הכנסות הרכבת מהובלות גדלו מ-14.1 מליון ל"י ב-1967/68 ל-18.9 מליון ל"י בשנת 1969/70 (כ-34%). הגידול בהכנסות היה בשיעור יותר קטן מהגידול בהיקף ההובלה. הדבר נבע בעיקר מכך, שחל גידול ניכר בהיקף ההובלה של מוצרים, שבהם קטנה ההכנסה לטון/ק"מ, לעומת ההכנסה הממוצעת הכללית לטון/ק"מ של הרכבת (כגון אשלג ומלט). מכלל ההכנסה ב-1969/70 נתקבלו כ-14 מליון ל"י (74%) מחמישה לקוחות — משרד המסחר והתעשייה וחברות המחצבים והדלק.

רוב ההובלות — ב-1969/70 2.3 מליון טון, כ-70% מכלל הכמויות — נעשות על פי חוזים, הנערכים בין הרכבת לבין לקוחותיה לתקופה של שנה או מספר שנים. תנאי החוזים שונים לפי הלקוחות ובהתאם לסוגי המוצרים, היקפם, והאמצעים הדרושים להובלתם. החוזים כוללים, בדרך כלל, שלושה מרכיבים עיקריים: התחייבות להובלת כמויות מינימום מצד הלקוח, הבטחת האמצעים להובלה מצד הרכבת, ומחיר ההובלה. החוזים העיקריים להובלת פוספטים ואשלג כוללים גם התחייבות מצד הרכבת להצבת קיבולת יומית מתאימה של קרונות להטענה, והם מפרטים את המועדים, שבהם יוצבו הקרונות לרשות הלקוח.

הבטחת אמצעי הובלה

הובלת משאות על פי התקשרויות חוזיות, המהווה כאמור, כ-70% מהיקף ההובלה של הרכבת, נותנת לרכבת בסיס לתכנון האמצעים הדרושים לביצוע ההובלה, אף לטווח של מספר שנים. בין האמצעים העיקריים, שעל הרכבת לספקם, נמנים קרונות וקטרים; אמצעים אלה יש להכין מראש, כדי שהרכבת תוכל לעמוד בהתחייבויות החוזיות מחד גיסא ולספק את השירותים הדרושים ליתר הלקוחות, שאינם מובילים על בסיס התחייבויות חוזיות, מאידך. התכנון צריך להתייחס לצרכים בניד — קטרים וקרונות — בהתחשב בתחזית ההובלה, מצבת הנד ושיפוצים ותיקונים שעליו לעבור.

היקף ההובלות וההכנסות מהובלת המוצרים

הכנסה (באלפי ל"י)			כמות (באלפי טון)			המוצר
1967/68	1968/69	1969/70	1967/68	1968/69	1969/70	
מוצרים, שבהם חלה עלייה בהיקף ההובלות						
300	676	1,054	98	220	211	ברזל וצינורות
100	225.3	351.3	100	224.4	215.3	מדד (%)
1,341	1,773	2,073	238	418	501	אשלג
100	132.2	154.5	100	175.6	210.5	מדד (%)
3,106	4,130	5,609	504	891	879	פוספטים
100	132.9	180.5	100	176.7	174.4	מדד (%)
1,364	1,894	2,520	262	353	435	גרעיני מאכל ושמן
100	138.8	184.7	100	134.7	166	מדד (%)
711	917	1,099	108	146	179	דלק שחור (מזוט)
100	128.9	154.5	100	135.1	165.7	מדד (%)
263	630	735	109	152	175	מלט
100	239.5	279.4	100	139.4	160.5	מדד (%)
259	294	381	49	56	74	בולי עץ
100	113.5	147.1	100	114.2	151	מדד (%)
36	33	32	10	11	12	אסבסט ומוצרים
100	91.6	88.8	100	110	120	מדד (%)
189	194	208	28	29	31	גז
100	102.6	110	100	103.5	110.7	מדד (%)
2,064	2,087	1,898	213	211	230	דלק לבן
100	101.1	91.9	100	99	107.9	מדד (%)
963	882	1,048	235	220	252	גרעיני מספוא
100	91.5	108.8	100	93.6	107.2	מדד (%)
מוצרים, שבהם חלה ירידה בהיקף ההובלות						
293	188	259	83	59	82	חצץ
100	64.1	88.3	100	71	98.7	מדד (%)
403	362	378	86	95	73	מצרכי מכולת
100	89.8	93.7	100	110.4	84.8	מדד (%)
241	221	141	38	39	26	עצי אריזה
100	91.7	58.5	100	102.6	68.4	מדד (%)
98	94	48	30	28	15	תאית, נייר וקרטונים
100	95.9	48.9	100	93.3	50	מדד (%)
31	17	12	4	3	2	עצים ולבידים
100	54.8	38.7	100	75	50	מדד (%)
2,443	1,559	1,401	251	148	152	שוונות
100	63.8	57.3	100	58.9	60.5	מדד (%)
14,105	15,951	18,896	2,346	3,079	3,329	סה
100	113.0	133.9	100	131.2	141.9	מדד (%)

בשנים 1967/68 — 1969/70 גדל והלך שיעור המחצבים בסך כל הטובין שהובילה הרכבת; היקף הובלתם הוכפל והגיע ב-1969/70 ל-40% בקירוב מכלל היקף ההובלות. הובלת המחצבים נעשית בשני סוגים עיקריים של קרונות: קרונות משפכיים, העשויים במיוחד להובלת מחצבים, וקרונות גלויים. הקרונות המשפכיים, שבשימוש הרכבת, הם בקיבולת של 50-60 טון, ושל 20 טון. כשהוחל בשינוע אוטומטי של המחצבים, עברה הרכבת בהדרגה להובלת מחצבים בקרונות המשפכיים הגדולים.

נתונים בסיסיים על הגידול בהובלת מחצבים לקראת השנים 1968 ו-1969 היו בידי הנהלת הרכבת עוד בשנת 1964. בדברי ההסבר להצעת התקציב לשנת 1965/66, צוין, כי באותה שנה יהיה על הרכבת להוביל מדימונה לנמל חיפה כ-360 אלף טון אשלג ו-350 אלף טון פוספטים בקירוב המיועדים לייצוא; עוד צוין, כי בשנת 1968/69 צפויה הובלה של פוספטים ואשלג לאשדוד, בכמויות הגדולות ממליון טון.

ב-1968 חתמה הרכבת עם חברות המחצבים חוים להגדלת ההובלות של אשלג ופוספטים באותה שנה ב-325 אלף טון בקירוב, מ-1.05 מליון ל-1.375 מליון טון בקירוב. עוד הייתה בידי הרכבת באותה שנה תחזית להגדלה נוספת של הובלת מחצבים ב-500 אלף טון בקירוב — מחצית הכמות מתחילת 1969, והשאר החל מאמצע אותה שנה. הגידול בהיקף המחצבים, שהרכבת נדרשה להוביל, העמידה בפני הצורך להגדיל במידה ניכרת את מצבת הקרונות המשפכיים שברשותה. בשנים 1968 ו-1969 הוזמנו על ידי הרכבת 70 קרונות משפכיים בעלי קיבולת של 60 טון כל אחד, נוסף על 124 קרונות מסוג זה, שהיו ברשותה בשנת 1968/69: 40 קרונות הוזמנו בדצמבר 1968 ו-30 נוספים — בנובמבר 1969. שתי ההזמנות, שהיקפן הסתכם ב-4.5 מליון ל"י בקירוב נמסרו ליצרן מקומי. מועדי האספקה נקבעו כדלקמן: 40 קרונות עד מאי 1970; ו-30 קרונות עד אוקטובר 1970.

במאי 1968 החליטו נציגים של הרכבת, של אגף התקציבים שבמשרד האוצר ושל משרד התחבורה לרכוש את 40 הקרונות האמורים. ביוני הגיש יצרן מקומי לרכבת הצעה לאספקת קרונות, שיורכבו מחלקים מיובאים, במחיר של כ-64,000 ל"י לקרון, ובדצמבר אותה שנה, חתמה אתו הרכבת חוזה לאספקת הקרונות. בחוזה נקבע, שמחיר הקרון לא יהיה נתון לשינויים, כתוצאה משינוי שער הל"י או מעלייה במדד יוקר המחיה. הקרונות סופקו עד יוני 1970.

בנובמבר 1969, כשנה לאחר מסירת ההזמנה הראשונה של 40 הקרונות, הוזמנה הרכבת מהיצרן 30 קרונות משפכיים נוספים, בשווי של כ-2 מליון ל"י; בחוזה על אספקת הקרונות, שנחתם בפברואר 1970, נכללו תנאים שונים מאלה, שבחוזה הראשון מדצמבר 1968; בעוד שבחוזה הראשון מחיר הקרון לא היה כאמור נתון לשינויים, נקבע בחוזה השני, שהרכבת תשלם תוספת למחיר, במידה שתהיה עלייה במדד יוקר המחיה, לגבי 38% ממחיר כל קרון, המהווים, כמוסכם בחוזה, חלקו של שכר העבודה במחיר הקרון; נוסף על כך התחייבה הרכבת לשלם ליצרן בעבור כל התייקרות בחומרי הגלם המשמשים לייצור. בגלל האיחור במסירת ההזמנה לא יכול היה היצרן להתחייב לספק את הקרונות עד אמצע יוני 1970, כפי שדרשה הרכבת; לפיכך נקבע בחוזה, שמועד אספקתם יהיה עד סוף אוקטובר 1970. למעשה סופקו עד דצמבר 1970 22 בלבד מהקרונות שהוזמנו; החשבונות לגבי הזמנה זו עוד לא סוכמו.

קטרים

להלן טבלה המראה, על פי נתוני הרכבת, את מספר הקטרים לסוף כל אחת מהשנים 1967/68—1969/70.

1968/69—1967/68

הקטרים הפעילים (באחרונים) מס"ה של המלאי	קטרים לא פעילים			קטרים פעילים	ס"ה מלאי	
	בשיקום	בתיקון	ס"ה			
31.3.1968						
71	—	9	9	22	31	קטרי דיזל לתפעול
64	—	8	8	14	22	קטרי דיזל לעיתוק ושירות
31.3.1969						
71	4	5	9	22	31	קטרי דיזל לתפעול
61	—	9	9	14	23	קטרי דיזל לעיתוק ושירות
31.3.1970						
68	2	8	10	21	31	קטרי דיזל לתפעול
56	—	10	10	13	23	קטרי דיזל לעיתוק ושירות

הטבלה מצביעה על כך, שבשנים האמורות קטן והלך מספר הקטרים הפעילים, אם כי היקף ההובלה גדל באותה תקופה ב-40% בקירוב. בארצות אחרות יש בדרך כלל, אפשרות למכור ציוד שמבחינה טכנולוגית התיישן ולרכוש בתמורתו או בחלק ממנה ציוד חדש; אין הדבר כך בישראל, וזאת היא אחת הסיבות לשיעור הנמוך של מצבת הקטרים שבתפעול.

לפי חישובי הרכבת, שנעשו באחרונה באוגוסט 1970, דרושים להפעלה סדירה של הרכבת 31 קטרים לתפעול; 27—לעבודה שוטפת; 2—לבדק יומי; אחד—שנמצא בתיקונים מקריים; וקטר נוסף לעתודה, למקרי תאונה ולרכבות מיוחדות. חישובים אלה התבססו על כמויות טובין, שהתחייבה הרכבת להוביל, ובמיוחד על התחייבויותיה על פי חוזים עם חברות המצבים.

באוגוסט 1970 היו רק 25 מבין 31 קטרי התפעול שבמלאי במצב תקין, מהם נמצאו בתפעול יומי 20—22 קטרים. ששת הקטרים, שלא היו במצב תקין, כללו ארבעה שגיווקו בתאונות ומשך שיפוצם הוערך ביותר משנה, ושניים שנפגעו בתאונות והוגדרו כבלתי ראויים לשיפוק. כוח משיכתם של 3 מבין 25 הקטרים התקינים אינו עונה על דרישות הרכבת, ואחד מהם עבר את מכסת הקילומטרים המירבית שנקבעה לו. חוסר קטרים לתפעול נובע, בין השאר, מפיגורים נבדק ובתיקונים.

13 בלבד מבין 23 קטרי עיתוק שבמלאי היו באוגוסט 1970 במצב תקין. מנועיהם של 15 מבין 23 הקטרים נמצאו בשימוש יותר מ-12 שנים. מומחה מהטכניון העברי, שהוזמן על ידי הרכבת ביולי 1969 לבדיקתם של קטרי העיתוק, קבע, שמצבם הטכני אינו מאפשר שימוש תקין ורגיל בהם. עוד קבע המומחה, שצוות העובדים של בית המלאכה של הרכבת אינו מסוגל מבחינת העומס לבצע כמה מהתיקונים הדרושים בקטרים אלה, ומשום כך חלק מהמנועים נמצא זמן רב ללא טיפול: בבית המלאכה של הרכבת היו בתיקון בעת ובעונה אחת, בשנת 1967, בממוצע 3.5 מנועים; ב-1968 עלה המספר ל-5.1 ובמחצית הראשונה של 1969 אף ל-6.2 מנועים. בדצמבר 1970 הגיע מספר המנועים שבתיקון ל-6.8 בממוצע (נושא בדק הקטרים נבדק באחרונה ב-1963, והממצאים הובאו בדו"ח שנתי 14, עמ' 408).

משרד מבקר המדינה בדק את טיפולה של הרכבת בהכנת קטרים להובלת משאות. במאי 1969 פנתה הרכבת למשרד התחבורה וביקשה לדאוג לקבלת תקציב לשיפוץ 8 קטרים הדרושים לה לצורך הובלות מוגברות של מחצבים בשנת 1970; תקציב למטרה זו אושר ב-1970/71. בשיפוץ הוחל במחצית השנייה של 1970, ועד דצמבר אותה שנה שופצו 3 קטרים. בנובמבר 1969 דרשה הרכבת, נוסף על הסכום בעבור שיפוץ הקטרים, כספים לרכישת קטר ו-5 מנועים. הרכישה אושרה על ידי אגף התקציבים בדצמבר 1969, אולם לאחר מכן העדיפה הרכבת, בהסכמת אגף התקציבים, לנצל את הסכום, שהועמד לרשותה, לרכישת קרונות נוסעים, ולוותר בינתיים על רכישת הקטר. בפברואר ובמארס 1970 ביקשה הרכבת לאשר רכישת שני קטרים, ובמאי 1970 הגדילה את המספר המבוקש ל-4 קטרים ו-6 מנועים, מחציתם בשנת 1970/71 ומחציתם בשנת 1971/72. במאי ובספטמבר 1970 אישר אגף התקציבים רכישת שני קטרים, שמחירם הסתכם ב-2 מליון ל"י.

השינויים התכופים בדרישות הרכבת להזמנת קטרים חדשים ולביצוע שיפוצים בקטרים הקיימים מצביעים על כך, שתכנונה לא התבסס די הצורך על צרכיה התפעוליים. תקציביה לשנים 1968/69—1970/71 לא כללו הקצבות לרכישת קטרים; גם לא עמדו לרשותה הסכומים הדרושים במועד הזמנת הקרונות המשפכיים. הרכישות מומנו מהקצבות מיוחדות, או מהעברות תקציביות מפרטי תקציב אחרים.

לא היו בידי הרכבת בכל עת אמצעי ההובלה, שהיו דרושים לה למלא את התחייבויותיה לפי החוזים שנחתמו. עניין המחסור בקרונות משפכיים וקטרים נדון בכמה ישיבות של הנהלת הרכבת ב-1969 ו-1970, שעה שעמדה בפניה, עקב הובלה מוגברת של מחצבים, דרישה להגברת הניד. איחור בהזמנתם וקבלתם של קרונות משפכיים ופיגורים ברכישה ובבדק של קטרים גרמו לקשיים בהפעלה תקינה של הובלת המשאות, ולמקרים של אי הצבת הקיבולת הדרושה. כתוצאה מכך נגרם הפסד ניכר של הכנסות: מדו"חות, שהמציאה מחלקת התנועה והמסחר של הרכבת להנהלה, מתברר, שהפסדי הכנסה מאי הצבת קיבולת הסתכמו כדלקמן: ב-1967/68 — 235,000 ל"י בהובלת אשלג; ב-1968/69 — 109,000 ל"י בהובלת פוספטים; וב-1969/70 — 566,000 ל"י בסך הכל, מהם כ-348,000 ל"י בהובלת אשלג, ו-218,000 ל"י בהובלת פוספטים. גם בשנת 1970/71 המשיכה הרכבת להפסיד בתחום זה — באוגוסט ובספטמבר 1970 היה הפסד ההכנסה 171,000 ל"י בהובלת מחצבים.

דמי הובלת משאות

הבסיס לקביעת דמי ההובלה

ברכבת קיימות שתי שיטות לקביעת דמי הובלה למשאות: האחת על פי תעריפים, הנקבעים על ידי המנהל הכללי של הרכבת, באישור שר התחבורה, ב"חוק עזר למסילות הברזל הממשלתיות (אגרות הובלה ותשלומים שונים)", בהתאם לפקודת מסילות הברזל הממשלתיות, 1936; לקוחות רגילים, הנוקקים לשירותי הרכבת, משלמים בעבור ההובלה לפי תעריפים אלה, הנקבעים מפעם לפעם. באחרונה אישר שר התחבורה, באוקטובר 1970, מספר העלאות בתעריפים להובלת משאות. השיטה השנייה נהוגה לגבי הלקוחות העיקריים, כגון חברות המחצבים, ולפיה נקבעים המחירים בהתקשרויות חוזיות בינם לבין הרכבת. בחלק ניכר מהחוזים — למשל להובלת דלק שחור וגרעינים — נקבעים דמי ההובלה בחוזים על פי התעריפים. הסמכות לקביעת דמי הובלה בהתקשרויות חוזיות הוענקה למנהל הרכבת בתקנות מסילות הברזל הממשלתיות (סמכות המנהל הכללי) (תיקון), תשכ"ב — 1962. החוזים הנחתמים על ידי הרכבת עם לקוחותיה מבוססים על שני עקרונות: הובלות של משאות בכמויות גדולות, כגון מחצבים, שבהן מגמת הרכבת

להבטיח שימוש מירבי במשאבים — קרונות ומתקנים — שהיא מפעילה; והובלות אחרות, שמטרתן להבטיח שמוש משלים של המשאבים, שאינם מנוצלים במהלך הרגיל של ביצוע ההובלות.

הכנסות והוצאות מהובלת משאות

בספריה ובדו"חותיה מסווגת הרכבת את הכנסותיה לפי השירותים — שהעיקריים שבהם הובלת משאות והסעת נוסעים — ואילו סיווג ההוצאות מושתת על המבנה הארגוני שלה — הנהלה, משק, הנדסה, איתות, מכונאות ותנועה; מצב זה אינו מאפשר לשייך את ההוצאות, המהוות את העלויות של ייצור השירותים, להכנסות משירותים שנמכרו. מבקר המדינה העיר, בעבר, שיש לסווג את ההוצאות גם לפי השירותים הניתנים, כדי שאפשר יהיה לעמוד על התוצאות המשקיות של הפעלת כל שירות. באחרונה נדון נושא זה ב־1965 במסגרת הביקורת על התפתחותה של הרכבת (ראה דו"ח שנתי 16, עמ' 495 ו־504).

רק ביוני 1969 ערכה הרכבת חישובי עלות לגבי קבוצות מוצרים עיקריות, שהיא מובילה, והשוותה אותם לדמי ההובלה הקיימים לגביהן. החישובים התבססו על נתונים פיננסיים וסטטיסטיים משנת 1967/68. בדצמבר 1970, בעקבות ממצאי הביקורת שמשרד מבקר המדינה הביא לידיעת הרכבת בנושא זה — ערכה הרכבת חישובים דומים, תוך שילוב נתונים מ־1968/69 ו־1969/70. חישובי עלות אלה מבוססים על שיטה של זקיפת עלויות להובלה של קבוצות מוצרים, המושתתת על ממוצעים של נתונים סטטיסטיים, הנערכים בסוף כל שנה, ומקדמים תיאורטיים שנקבעו; שיטה זו נהוגה לפי הסברי הנהלת הרכבת בארצות אירופה.

להלן נתונים על התוצאות העסקיות של הרכבת בהובלה משאות, לפי קבוצות המוצרים, בשנת 1969/70, לעומת 1967/68, כפי שחושבו על ידי הרכבת לפי השיטה דלעיל (באלפי ל"י).

רווח או הפסד תפעולי		המוצר
1967/68	1969/70	
—618	+106	גרעיני מאכל ושמן
—717	—386	גרעיני מספוא
—395	—326	מצרכי מכולת
—257	—96	עצי אריזה
—252	—145	חצץ
—389	—817	מלט ארוח
—222	—150	עצים, לבידים ובולי עץ
—78	+170	ברזל, וצינורות ברזל
—178	+147	מוזט
+399	+821	דלק לבן
—191	+19	פוספטים מדימונה למפעל בחיפה
—725	+457	פוספטים מדימונה לנמל חיפה
—453	+571	פוספטים מדימונה לנמל אשדוד
—16	—271	אשלג
—1,732	—664	יתר המוצרים
—5,824	—564	סה"כ

הטבלה מראה, שחל שיפור ניכר בתוצאה העסקית הכוללת מהובלת משאות. עם זאת מתברר, שעל סוג משא, המיועד ליצוא (פוספטים המובלים לנמלי היצוא), משולמים דמי הובלה העולים בסכום ניכר על העלות, ואילו הובלות לצריכה בארץ ובמיוחד מלט כרוכות בהפסד ניכר.

לגבי חישובי העלות של הובלת משאות נעשה, לדעת הביקורת, על ידי הנהלת הרכבת, צעד בכיוון הנכון; אולם מן הצורך להתקדם בכיוון זה ולהנהיג שיטה של חשבונאות-עלות במידת הדיוק האפשרי והדרוש; שיטה זו תאפשר לגורמים המוסמכים לקבוע את התעריפים, או את דמי ההובלה לגבי המוצרים השונים, תוך שיקול של רווחיות הרכבת מצד אחד, ובהתחשב באינטרסים של כלל המשק — מצד שני.

הטיפול בשינוי דמי ההובלה

מערכת דמי ההובלה למשאות נוצרה כהמשך למערכת, שהייתה קיימת ברכבת עוד בזמן השלטון המנדטורי, ולא שונתה בעיקרה מאז קום המדינה. בצורתה הנוכחית אין היא מותאמת לאופיו של מפעל עסקי כמו הרכבת: התעריפים שונים לגבי כל מוצר ומוצר, אולם אין הם גמישים לגבי הכמות המובלת ולגבי מרחק ההובלה. כתוצאה מכך אין בתעריפים כדי לעודד את לקוחות הרכבת להגדלת ההיקף של הובלותיהם, והם מחלישים את כושר ההתחרות שלה באמצעי ההובלה הממונעת.

במשך כל השנים עולות הוצאות הרכבת על הכנסותיה, והדבר הניע את הנהלת הרכבת ואת משרד התחבורה לבחון דרכים לקביעת דמי הובלה, שיהיה בהן כדי לשפר את המצב הכספי. בשנים 1965—1969 מונו על ידי משרד התחבורה ועדות מספר, שמתפקידן היה לבדוק את המערכת של דמי ההובלה ולהציע מבנה ודרכים לקביעתם. ועדות אלה, שבהן השתתפו נציגים של משרד התחבורה, של אגף התקציבים שבמשרד האוצר ושל הרכבת, טיפלו במכלול הבעיות הכרוכות בניהול הרכבת כמפעל עסקי. באחרונה מונתה ועדה על ידי מנכ"ל משרד התחבורה בפברואר 1969 והוטל עליה להציע שיטה, שתביא לשיפורים ושינויים, שיבטיחו גמישות מסחרית ותפעולית של הרכבת וישפרו את רווחיותה, תוך התחשבות בשיקולים משקיים כלכליים. הוועדה נדרשה להגיש את המלצותיה תוך שלושה חודשים ממועד הקמתה. במאי 1969 קיימה הוועדה את ישיבתה האחרונה, ומאז הפסיקה לפעול.

עד מועד סיום הביקורת לא חלה התקדמות מספקת בתחום השינויים במערכת המחירים של הובלת משאות. מן הצורך שהנהלת משרד התחבורה תייחס יתר חשיבות לנושא, שהדיונים עליו נמשכים זה יותר מחמש שנים.