

החנות נכסי דלא נידי

דו"ח שנתי 22, עמ' 635

ניצול הנכסים.

חלק ניכר מהנכסים אינו מנוצל לצורך תפעולה הישיר של הרכבת. נכסים אלה מוחזקים על ידי גורמים שונים תקופות ארוכות, חלקם ללא תמורה או בתמורה מועטת בלבד. הטיפול במקרקעין, שאינם משמשים את הרכבת לצרכיה התפעוליים, רחוק באופיו מהתפקידים היעודיים של הרכבת, ורצוי, לדעת הביקורת, לשחרר את הנהלת הרכבת מכך ולהעביר את הטיפול לגורם אחר במערך הממשלתי – מינהל מקרקעי ישראל – שעל פי התמחותו יותר קל לו להשיג את מיטב התוצאות.

בעניין התמורה, שמשגיגה הרכבת מהנכסים, לא חל שינוי מהותי. ביולי 1972 הודיעה הנהלת הרכבת למינהל מקרקעי ישראל, שהיא מוכנה להעביר אליו 580 דונם קרקע שאינם בשימוש, כולל 13 דונם בתל אביב-יפו, המוחזקים לגורמים שונים. הרכבת ביקשה מהמינהל אישור, כי יוקצו לה קרקעות אחרות תמורת אלו, אם תזדקק להן לצרכי פיתוחה. באוגוסט 1972 הודיע המינהל לרכבת, שהוא מוכן עקרונית לקבל את הקרקע האמורה והציע להעביר להחלטת האוצר את בעיית התמורה בעבורה. הדיונים בעניין זה עדיין נמשכים.

הטיפול בהחכרת נכסים.

בשטח התחנה בתל אביב – צפון מוחזקים משנת 1950, 26 דונם לחברה, לתקופה של 35 שנים, לצורך הקמת מפעלי גריסה; למעשה נוצלה רק מחצית השטח. דמי החכירה השנתיים לכל השטח נקבעו בסך 300 ל"י, והחברה התחייבה להוביל למפעל באמצעות הרכבת 60,000 טון חומרי גלם בשנה. משרד התחבורה והנהלת הרכבת לא מצאו דרך משפטית להעלאת דמי החכירה הנמוכים ופניותיהם במשך השנים לחברה בעניין זה לא נענו.

דמי החכירה לא שונו; אולם התחייבות החברה להובלה הוגדלה מ-60,000 ל-100,000 טון בשנה.

בדיקת החוזים הנוגעים לניצול השטח העורפי, העלתה, שהתנאים שנקבעו בהם לא התבססו על תחשיבים בכתב בדבר התועלת הצפויה לרכבת מצד אחד לעומת ערך הנכסים שהיא מוסרת לחוכרים מצד שני. לדעת הביקורת, מן הצורך, שתחשיב כזה ייערך בכל מקרה, כדי שהנוגעים בדבר ברכבת יוכלו לבסס עליו את החלטתם בדבר החכירה ותנאיה.

הליקוי תוקן.

לפי פקודת העברת קרקעות, כל חכירה מעל לשלוש שנים – ומאז ינואר 1970 – עם כניסתו לתוקף של חוק המקרקעין, תשכ"ט-1969, כל חכירה מעל חמש שנים – טעונה רישום בפנקסי המקרקעין כתנאי להשלמתה. מהבחינה הפיסקלית כרוך ביצוע הרישום בגבייתן של אגרות ההעברה המתחייבות במקרים אלה. חוזה חכירה לתקופה של 25 שנים, שהרכבת חתמה עם

חברה עוד בשנת 1957, עדיין לא נרשם. מאז חתימת החוזה היו בהרשאתה של הרכבת מספר העברות של זכויות חכירה, אולם בהעדר רישום לא נגבו אגרות ההעברה שמכות כל העברה.

לא חל שינוי במצב.

מלאי במחסנים

דו"ח שנתי 22, עמ' 638

עיתוד המלאי.

הדיווח על כניסות טובין למחסנים וניפוקם, במונחים כמותיים וכספיים, הוסב למיכון, אולם הוא לא שימש לעיתוד המלאי. בספטמבר 1967 הגיש משרד פרטי לייעוץ סקר על ניהול המחסנים. אחת ההמלצות העיקריות של עורכי הסקר התייחסה לעיתוד המלאי: הומלץ להתרכז על פריטים, שערך כל אחד מהם עולה על 1,000 ל"י, ולהפעיל לגביהם שיטה לעיתוד מלאי בעזרת מחשב. המלצה זו, וגם המלצות אחרות שנוכללו בסקר שהתייחסו בין היתר לארגון המחסנים, לא בוצעו.

באפריל 1972 הפעילה הנהלת הרכבת שיטה לעיתוד מלאי בעזרת מחשב. מרבית ההמלצות שהתייחסו לארגון המחסנים בוצעו.

רק ל-28 פריטי טובין, בשווי של כ-260,000 ל"י – מבין 190 הפריטים שנבדקו – נקבעו רמות מלאי מזערי ומירבי; ל-17 פריטים אחרים, בשווי של 105,000 ל"י, נקבעו רמות מזעריות בלבד, או שלא נקבעו רמות מלאי אך נקבע, שחידושם ייעשה רק לפי דרישת המחלקה הצורכת. לשאר הפריטים – קרוב ל-90% לפי הערך הכספי מאלה שנבדקו – לא נקבעה רמת המלאי.

בהתייעצות עם המכון לפריון העבודה והייצור במשרד העבודה, קבעה הנהלת הרכבת את הפריטים, שלגביהם ייקבעו רמות מלאי מירביות ומזעריות. פריטים אלה הוסבו למחשב, והנהלת הרכבת מקבלת דיווח לגבי רמות המלאי שלהם.

תנועת המלאי.

מבין 190 הפריטים, שכרטיסיהם נבדקו, היו בסוף ינואר 1971 במחסני הרכבת 58 פריטים, בשווי של כ-490,000 ל"י, ללא תנועה במשך זמן רב – בין שנתיים לחמש שנים. ועדה, שמונתה על ידי מנכ"ל הרכבת במאי 1967, סיכמה את עבודתה באפריל 1969 וקבעה, שהנהלת הרכבת תרכז את המלאי ללא תנועה ותטפל במכירתו. לא נעשו פעולות ממשיות למכירת מלאי זה, אף שמהזמן מועד המינוי של הוועדה חלפו כבר למעלה מארבע שנים ומאז סיום עבודתה – יותר משנתיים.

במחצית הראשונה של 1972 נמכר המלאי האמור.

לא היו ספירות סדירות של המלאי שבתנועה, וצוותים שמונו לביצוע ספירות מלאי עוד בשנת 1969, חלקם הפסיקו את פעולתם בלא שהשלימוה.

עם הסבת מערכת המלאי למחשב, ערכה הנהלת הרכבת ספירת מלאי של כל הפריטים שבמחסנים, כולל מצבורי חומרים במחסני עבודה.