

הרכבת על פי תקנות מסילות הברזל (סמכויות המנהל הכללי), 1938. לקוחות אחרים, הנזקקים לשירותי הרכבת, משלמים עבור הובלה לפי תעריפים, הנקבעים מזמן לזמן על ידי המנהל הכללי של הרכבת באישור שר התחבורה. בהתאם לחוק עזר למסילות הברזל (אגרות הובלה ותשלומים שונים) תשל"ג—1972, לפי פקודת מסילות הברזל 1936. לאחרונה אישר שר התחבורה כמה העלאות בתעריפים להובלת משאות: בינואר 1974 ב-33%, ובדצמבר 1974 — ב-37%.

בשנת הכספים 1974 הגיעו הכנסות הרכבת מהובלת משאות ל-51.7 מליון ל"י, לעומת כ-59 מליון ל"י הוצאות; יחס דומה היה גם בשנת הכספים 1973 — 40 מליון ל"י הכנסות לעומת 47 מליון ל"י הוצאות.

הרכבת נוהגת לסווג בספריה ובדו"חות שלה את הכנסותיה לפי השירותים — הובלת משאות והסעת נוסעים — בעוד שסיווג ההוצאות מושתת על המבנה הארגוני — הנהלה, משק, הנדסה, איתות, מכונאות ותנועה — דבר שאינו מאפשר לייחס את ההוצאות, המהוות את העלויות של ייצור השירותים, להכנסות משירותים שנמכרו. מבקר המדינה הצביע פעמים מספר בעבר, שיש לסווג את ההוצאות גם לפי השירותים, כדי שאפשר יהיה לעמוד על התוצאות המשקיות מהפעלת כל שירות (ראה לאחרונה דו"ח שנתי 21, עמ' 601).

ביוני 1969 ערכה הרכבת תישובי עלות לגבי קבוצות מוצרים עיקריות, שהיא מובילה והשוותה את העלויות לתעריפים הקיימים לגביהן. בדצמבר 1970 — בעקבות הממצאים, שהעביר משרד מבקר המדינה לרכבת בנושא זה — ערכה הרכבת תישובים דומים תוך שילוב נתונים מ-1968 ו-1969. תישובי עלות אלה בוססו על שיטה של זקיפת עלויות למוצרים, לפי ממוצעים המחושבים בסוף כל שנה, ומקדמים תיאורטיים שנקבעו, הנהוגה לדברי הרכבת, בארצות אירופה והמספיקה למטרותיה.

פרט לתעריף הובלת מכולות, שעודכן לאחרונה, לא ערכה הרכבת תישובי עלות להובלת מוצריה. במשך 5 שנים, שחלפו מ-1970. כל תעריפי ההובלה של הרכבת, גם אם התבססו במקורם על תחשיבי עלות, הם אפוא כיום תעריפים מיושנים. עד כה לא הונהגה ברכבת מערכת סדירה של חשבונאות-עלות, שתאפשר לגורמים המוסמכים להשתמש בה כדי לקבוע את מדיניות התעריפים או דמי ההובלה לגבי המוצרים השונים, שהרכבת מובילה. תוך שיקול של רווחיות הרכבת מצד אחד ואינטרסים כלל משקיים מצד אחר.

ממצאי מעקב

העסקת עובדים יומיים

דו"ח שנתי 24, עמ' 654

בדיקה של מסמכים שנערכה בסוף 1973 ושהתייחסה לקבלת עובדים מהשטחים המוחזקים, העלתה מקרים רבים, שלא הוקפו על מילוי הפרטים הדרושים בשאלון האישי, שממלאים לגבי כל עובד, לשם חישוב נכון של השכר.

בבדיקה מסורגת, שערכה הביקורת בסוף 1975, עדיין נמצאו מקרים, שלא הוקפו על מילוי הפרטים הדרושים בשאלון האישי.

בבדיקת דו"חות הנוכחות היומיים של העובדים הועלו מקרים של מחיקות ברישומים על הנוכחות ועל שעות העבודה.

רישום הנוכחות נמצא תקין.

ביקורת שנערכה בסוף 1973 העלתה, שהעובדים מאל-עריש לא קיבלו יחד עם שכרם גם את פירוט ההרכב של השכר, כפי שהיה נהוג לגבי כלל העובדים הארעיים ברכבת.

הליקוי תוקן.

נמצאו הבדלים בולטים בצורות החתימה שהיו בגליונות השכר של עובדים מאל-עריש, שקיבלו את שכרם במזומנים, בהשוואה לחתימתם בגליון האישי. משרד מבקר המדינה דרש, שהנהלת הרכבת תערוך בדיקה מפורטת שתכלול בירור עם העובדים עצמם כדי לוודא, אם אמנם הסכומים ששולמו הגיעו בכל המקרים לזכאים ולהם בלבד.

במאוס 1974 מינה מנהל הרכבת, ועדה לבדיקת המקרים שהועלו על ידי הביקורת. הוועדה ערכה בירור עם העובדים במקום וקבעה, שלא היו להם טענות על שלא קיבלו את השכר המגיע להם. עם זאת ביטלה הרכבת את נוהג תשלום השכר לעובדי אל-עריש במזומנים והנהיגה תשלום באמצעות בנק.