

של כ-5 מיליון ל"י, נמסרו לקבלן עבודות נוספות בהיקף של 600,000 ל"י ללא פקודת שינויים; פקודה זו הוצאה במאסר 1977 בעוד שהעבודה נסתיימה בנובמבר 1976.

2. הקבלנים נהגו להגיש לרכבת, אחת לחודש, חשבוניות חלקיות בעד העבודות שבוצעו. את החשבוניות בדקו מפקחי הרכבת במקום העבודה, ולאחר מכן המשרד המחוזי ומחלקת ההנדסה שבמשרד הראשי.

— לחשבוניות, שהועברו ממפקחי הרכבת למשרד המחוזי, לא צורפו חישובים שנערכו לגבי הכמויות. במצב זה לא היו בידי הדרג המאשר את החשבוניות במשרד המחוזי, כל הנתונים, כדי לבדוק אם אמנם הסכומים שדרש הקבלן — שאף תוקנו לעיתים על ידי המפקחים — מגיעים לו לפי היקף העבודה שהוא ביצע.

3. כדי לעמוד בלוח הזמנים שתוכנן, כללה הרכבת במכרזים שפרסמה בין הקבלנים ובחוזים שחתמה עמם, תנאי בדבר תשלום פיצויים במקרה שהקבלן לא יעמוד בלוח הזמנים שנקבע. דמי הפיצויים שנקבעו היו כדלקמן: עד 5,000 ל"י לכל יום של איחור בהשלמת עבודות שהיקפן נע בין 1 ל-6 מיליון ל"י; 10,000 ל"י — בעבודות שהיקפן נע בין 10 ל-15 מיליון ל"י.

— אמנם עמדה הרכבת בלוח הזמנים לסיום העבודה בכללותה אך בתשע עבודות עיקריות שאליהן התייחסה הביקורת ושבחלקן בוצעו במקביל, נמצאו פגמים בביצוע שהגיעו עד שלושה חודשים ויותר; הרכבת לא גבתה פיצויים מהקבלנים בגין פגמים אלה.

ממצאי מעקב

הובלת משאות

דו"ח שנתי 26, עמ' 768

מכולות

בשנות הכספים 1970—1974 גדל והלך מספר המכולות, שנוטלו בנמלים. חלק מהמכולות האמורות — כ-40% — עובר תהליך של ריקון ומילוי בנמלים. לגביהן אין לרכבת היתרון של הובלה הומוגנית של כמויות גדולות. מנתונים שריכוז משרד מבקר המדינה מהדו"חות הסטטיסטיים של רשות הנמלים ושל הרכבת יעל משקל המכולות, שנוטלו בנמלים, ועל חלקה של הרכבת בהובלת המכולות באותן שנים עולה, שבשנות הכספים 1970—1974 הובילה הרכבת רק חלק קטן מהמכולות. רק בשנת הכספים 1974 היא הגיעה להובלה של כ-20% מהמשקל הכולל של המטענים, שהובלו במכולות "מודלת לדלת".

בשנות הכספים 1975 ו-1976 חלה עליה ניכרת בחלקה של הרכבת בהובלת מכולות — מכ-20% ב-1974, לכ-34% ב-1975 ולכ-50% ב-1976. להלן הפירוט:

1976	1975	1974
------	------	------

מכולות שנוטלו בנמלים

משקל ברוטו של המכולות
(באלפי טון)

1,503	1,241	1,075
-------	-------	-------

מזה והובלת מ"דלת לדלת"

902	745	615
-----	-----	-----

מכולות שהובלו ברכבת

משקל ברוטו של המכולות
(באלפי טון)

452	252	126
-----	-----	-----

חלקה של הרכבת בסה"כ מכולות
שהובלו מ"דלת לדלת" (ב-%)

50.11	33.82	19.53
-------	-------	-------

הרכבת לא הכינה תכנית כוללת בתחום ההצטיידות ומשום כך לא היה בידיה בעוד מועד ציוד, כדוּש: דָק בראשית 1972, כשנתיים לאחר שהוחל בניטול מכולות בהיקף ניכר בנמלים, החלה הרכבת לטפל בקבלת אישור ממשד התחבורה לרכישת ציוד מתמחה. במאָרס 1972 פרסמה הרכבת מכרז בין יצרנים בחו"ל לרכישת עגורן שער לתחנת הרכבת בבני ברק לניטול מכולות; הוא הוזמן במאָרס 1973 והופעל בנובמבר אותה שנה. עד פברואר 1975 לא היה בידי הרכבת שום כלי נייד לפריקת מטענים כבדים בתחנות ובשלוחות השונות.

הרכבת רכשה עגורן שער נוסף לניטול מכולות בתחנת באר-שבע והרכבתו תושלם — על פי תכנית הרכבת — בפברואר 1978.

לרכבת 28.6 ק"מ מסילות בנמלי הים התיכון: 16.5 ק"מ בנמל חיפה ו-12.1 ק"מ בנמל אשדוד. רק חלק קטן מהמסילות שבנמל חיפה במצב תפעולי תקין, כאשר חלק מהן אף כוסו באספלט. לצורך פריקה וטעינה של המכולות עומדת לרשות הרכבת רק מסילה אחת, והניטול מבוצע לכל אורכה. לכן לא ניתן לבצע בעת ובעונה אחת פריקה וטעינה של מכולות, מה שהיה מחייב שימוש במסילה נוספת, אולם רשות הנמלים מתנגדת לכך, בנימוק, שהיא עלולה להפריע בפעולות אחרות של הנמל. תפעול הרכבת בנמל חיפה וכן תפעולה של הרכבת בנמל אשדוד — שבו מוקמים רציפים מתמחים למכולות — שימש במשך השנים נושא לדיונים בין הרכבת, משרד התחבורה ורשות הנמלים, אך עד סוף 1975 לא נמצא פתרון להסדרת תפעול יעיל של הרכבות בהובלת מכולות בנמלים.

לא נוספו קווי מסילה לשינוע מכולות בנמלים, אך רשות הנמלים ביצעה שינויים המאפשרים שרים לרכבת לקבל את חלקה בהובלת מכולות ללא עיכובים משמעותיים.

מחצבים

לא תמיד היו בידי הרכבת אמצעי הובלה מספיקים כדי לענות על ביקוש חברות המחצבים ואף לא כדי למלא במלואן את התחייבויותיה לפי החוזים, שעשתה עם חברות המחצבים. כתוצאה מכך נגרם הפסד ניכר של הכנסות; בדו"חות, שהמציאה מחלקת התנועה והמסחר להנהלת הרכבת, צויין, שהפסדי הרכבת בתקופה אוקטובר 1974—יולי 1975 הסתכמו בכ-2.3 מיליון ל"י, מזה 1.1 מיליון ל"י הפסד מאי הצבת קיבולת בהתאם לחוזים.

בדו"חות שהמציאה מחלקת התנועה והמסחר של הרכבת להנהלה, במחצית השנייה של 1977 מתברר, כי הרכבת המשיכה להפסיד הכנסות, כתוצאה מאי הצבת קיבולת להובלת מחצבים. בגלל פיגורי תחזוקה של קרונות. הפסד ההכנסה בחודשים יולי—דצמבר 1977 הגיע ליותר מ-2.5 מיליון ל"י.

הרכבת הובילה מטענים בעומס גדול בהרבה מהמותר. בשנות הכספים 1971—1973 חל שיפור במצב: שוקמו קרונות שניזוקו, ועומס ההובלה הגיע למצב סביר; אך בשנות הכספים 1974 ו-1975 חזרה התופעה של הובלת מחצבים בעומס יתר. הרכבת ערכה מדגם שקילות של המשאיות, אולם דבר זה נעשה בלוד, באשדוד, ובחיפה, לאחר שקרונות המחצבים עברו חלק ניכר מהדרך, או אף את רוב הדרך עם מטען היתר, ובינתיים גרם הדבר נזקים למסילה ולננייד.

בשנת הכספים 1976 — ועד סוף 1977 הייתה קיימת עדיין התופעה של עומס יתר בקרונות מחצבים. באוקטובר 1977 התקיימה הרכבת מיחקן בקרה לבדיקת עומס יתר בתחנת באר-שבע, אך זה לא הוכנס עדיין לשימוש מלא בגלל אי השלמת הכיול של גשרי השקילה בתחנות הרכבת בנחל ציון, בלוד, באשדוד ובחיפה.

גרעינים

בשנת הכספים 1974 הובלו בארץ כ-1.9 מיליון טון גרעינים מסוגים שונים. כ-850,000 טון (כ-45% מהכמות) הובלו על-ידי הרכבת. עוד בינואר 1970 פנתה הרכבת למשרד המסחר והתעשייה והצביעה על הקפאון בכמויות ההובלה של גרעיני מאכל ברכבת. בינואר 1974 הוציא משרד המסחר והתעשייה הנחיות, שבכל מקרה שתנאי הביצוע מאפשרים זאת, תועדף הובלת גרעינים ברכבת על הובלה במשאיות.

בשנת הכספים 1975 הובילה הרכבת 940 אלף טון גרעינים מתוך 1,985 אלף טון שהובלה (47.4%); בשנת הכספים 1976 עלתה הכמות שהובלה ל-980 אלף טון מתוך כמות כללית של 2,062 טון (47.5%) קיימת עתה נכונות מצד משרד התעשייה, המסחר והתיירות, וכן מצד משרד החקלאות, להגביר את הובלת הגרעינים ברכבת ל-1.2 מיליון טון בשנה, אולם הדבר לא ניתן לביצוע בגלל חוסר קרונות להובלת גרעינים.

קרונות

על פי הנתונים של מספר הקרונות הפעילים ושל הקרונות שבתיקונים ובשיקום, מתוך מלאי הקרונות שברשות הרכבת, לסוף כל אחת משנות הכספים 1971—1974, התברר, שבתקופה זו קטן המספר הכולל של הקרונות במלאי ב-8%, ומספר הקרונות הפעילים ב-14%. בשני סוגי קרונות חלה בתקופה זו ירידה גדולה במיוחד במספר הקרונות הפעילים: קרונות ארגזיים — מ-806 ל-580; קרונות גלויים — מ-361 ל-171. במקביל חלה בשנים הללו עלייה ניכרת במספר הקרונות, שהיו בתיקון: מ-368 במאוס 1972 ל-427 במאוס 1975. הדבר בולט במיוחד לגבי קרונות גלויים ושטוחים וקרונות מיכליים. בסוף 1975 דנה הנהלת הרכבת בנושא הנייד שמחוץ לשירות, כשעיקר הבעיה הייתה כוח אדם לביצוע התיקונים הדרושים.

מהשוואת הנתונים לסוף כל אחת משנות הכספים 1974 ו-1976 עולה, שבתקופה זו לא חל שינוי משמעותי במספר הקרונות במלאי — 2,118 ב-31.3.1977 לעומת 2,144 ב-31.3.1975; אולם עם זאת ירד מספר הקרונות הפעילים בכ-4% — מ-1,666 ב-31.3.1975 ל-1,600 ב-31.3.1977; מספר הקרונות בתיקון ירד מ-335 ב-31.3.1975 ל-295 ב-31.3.1977. עדיין לא חל שינוי משמעותי בביצוע עבודות תחזוקה בקרונות ובתיקון באלה שדרושים כדי לענות על הביקוש וביניהם: קרונות למחצבים, לתפוזות ושטוחים.

דמי הובלת משאות

פרט לתעריף הובלת מכולות, לא ערכה הרכבת עד שנת 1975 חישובי עלות להובלת מוצריה. כל תעריפי ההובלה של הרכבת, גם אם התבססו במקורם על תחשיבי עלות, היו איפוא 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 כללי משקיים מצד אחר.

במאי 1977 התקשרה הרכבת עם יועץ חוץ, לתכנן מערכת תמחיר מבוססת על תחשיבי עלות לענף הנוסעים ולענף המשאות. בכוונת הרכבת להתחיל בהרצת המערכת כבר בראשית שנת הכספים 1978.