

רכבת ישראל

פעולות ביקורת

באגף אספקה ומחסנים, נערכה ביקורת על ניהול מלאי ומחסנים. באגפי ההנדסה והתנועה והמסחר ובתחנות רכבת נבדקו סדרי הפעלת ציוד מכני כבד.

נערכה ביקורת באגפי אספקה ומחסנים, תנועה ומסחר, הנדסה, וכספים וחשבונות על סדרי מסירת הזמנות לרכישת טובין. כן נבדקו בהנהלת הרכבת ובאגף ההנדסה ההסדרים הקשורים בבטיחות במפגשי הרכבת.

מלאי ומחסנים

1. מלאי הסחורות והחומרים שבידי הרכבת מוחזק בארבעה מחסנים מרכזיים בחיפה: מחסן כללי, מחסן חומרים כבדים וחומרי מסילה (להלן — מחסן חומרים), מחסן מכון הדיוולים, ומחסן אגף התקשורת (להלן — את"ק). נוסף לאלה קיימים בתחנות הרכבת השונות מחסני משנה ומחסני עבודה. מהמחסנים מספקים חומרים לתחזוקה שוטפת של הציוד הנייד והמתנייע, וחומרי מסילה לצורכי פיתוח ותיקונים של פסי הרכבת. ביצוע הרכישות והניהול המקצועי של המחסנים הוא בידי אגף אספקה ומחסנים (להלן — אס"מ).

במחסנים היו בתחילת 1982 פריטים במספר שעלה על 25,000 והועסקו בהם 31 עובדים. להלן נתונים על ההיקף הכספי של טובין, שנופקו מהמחסנים בשנות הכספים 1976—1981, ונתונים על שווי המלאי לסוף כל אחת מאותן שנים (באלפי שקלים ובמחירים שוטפים):

שנת כספים	שווי המלאי לסוף השנה	ניפוק ליחידות במשך השנה	יחס בין הניפוק למלאי
1976	3,001	7,838	2.6
1977	4,653	10,656	2.3
1978	6,985	19,811	2.8
1979	11,230	29,723	2.6
1980	19,327	64,622	3.3
1981	55,500	164,306	3.0

2. בחודשים אפריל ומאי 1982 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת על סדרי הניהול של מחסני הרכבת; במיוחד נבדקו: עיתוד המלאי, רישום, ניפוק ודיווח, וכן סדרי האיחסון והבטיחות במחסנים.

עיתוד המלאי

1. החזקת מלאי על ידי הרכבת מטרתה להבטיח תיפעול שוטף ותקין של שירותיה, ובכלל זה יכולת אספקה שוטפת של פריטים במצבים משתנים ובלתי צפויים. כיוון שהחזקת מלאי כרוכה בהקפאה של אמצעים כספיים ודורשת הוצאה על אחסנה, מן הצורך, שהמלאי יהיה בכמויות סבירות וחיוניות הדרושות להשגת המטרות האמורות.

הוראות החשב הכללי בענייני כספים ומשק (תכ"מ) מחייבות את משרדי הממשלה לקבוע, לגבי כל הפריטים שבמלאי, את הנתונים הבאים: הכמות המיוערת — כמות שבכל עת אין המלאי צריך לפחות הימנה, אלא במקרה של צורך מיוחד, שלא ניתן היה לצפותו מראש; נקודת הזמנה — הכמות שבהגיע המלאי אליה יש להזמין אספקה חדשה; יחידת אספקה — הכמות המשקית להזמנה בהתחשב בכמות הצריכה, מועדי האספקה, האיחסון והמחיר לגבי הזמנת כמויות שונות של אותם טובין;

הכמות המירבית, שבכל עת אין המלאי צריך לעלות עליה, והמורכבת מהכמות המיזערית בתוספת יחידת האספקה.

— רק לחלק קטן מהפריטים נקבעו בכרטיסי המלאי רמות מיזעריות ומירביות. עיתוד המלאי נעשה, בדרך כלל, על פי דיווח המחסנים על רמת המלאי מחד, ודרישות היחידות הצורכות מאידך. הרכבת לא הפעילה שיטת עיתוד מלאי ממוחשבת, וזאת על אף העובדה שסדרי הרישום והניפוק של כל הפריטים במחסנים מנוהלים באמצעות מחשב, וניתן היה להסתייע בו גם לעיתוד המלאי.

2. אס"מ מזמין בארץ ובחו"ל טובין מסוגים שונים, בהתאם לתכניות פיתוח של הרכבת והצרכים לתחזוקה ולעבודות שוטפות. משלוחי הטובין מגיעים למחסנים המרכזיים או ישירות למחסני המשנה, לפי הצורך.

— בבדיקה מסודרת הועלו מקרים רבים, שבהם הכמויות שהוזמנו עלו בהרבה על הצריכה; כן נמצאו מקרים של מלאי שהתנועה בו היתה איטית, ומלאי גדול שלא היתה בו תנועה כלל; הדבר נבע בחלקו מליקויים בעיתוד ובחלקו משיפורים טכנולוגיים, שחלו ברכבת והביאו להוצאת טובין מסוימים מכלל שימוש. לפי הישובי יחידת המיכון ברכבת הסתכם במאי 1982 המלאי, שתנועתו איטית או זה שלא היתה בו תנועה כלל, ב־66.4 מיליון שקל, במחירי חירוש, כדלקמן (באלפי שקלים):

שווי הטובין בשקלים		
שנת רכישה	מחיר היסטורי	מחיר הידוש
עד 1968	500	30,000 ⁽¹⁾
1971—1969	—	—
1972	9	560
1973	40	2,457
1974	126	8,070
1975	130	7,062
1976	79	3,301
1977	289	6,905
1978	422	8,060
ס"ה	1,595	66,415

(1) מחיר משוער, על פי הישוב יחידת המיכון.

— ברכבת פועלת ועדה לבדיקת מלאי ללא תנועה, המתמנית מפעם לפעם על ידי המנכ"ל. בשנים 1980 ו־1981 לא מונתה הוועדה האמורה ולא נעשתה בדיקה כדי לקבוע את הפריטים שאין בהם צורך. בעקבות הביקורת חודש מינוי הוועדה והיא החלה בפעולתה.

סדרי רישום, ניפוק ופיקוח

1. — רישום המלאי שבמחסנים המרכזיים ובמחסני המשנה מנוהל בעזרת מחשב כמונחים כמותיים וכספיים; במחסנים עצמם קיים גם רישום כמותי הנעשה באופן ידני. במדורים השונים של אגף התקשורת (איתות, השמל ואלקטרוניקה) נעשה רישום המלאי באזרח ידני ובצורה חלקית בלבד; מסיבה זו אין נתונים מרוכזים על מלאי זה ועל התנועה בו. מבחינה תקציבית המחסנים שבמדורים "מוקצבים כמלאי", כך ששזוי הטובין שנופקו למדורים נזקף לחובת תקציב אגף התקשורת. כאשר מדובר במחסנים, שבהם מנוהל הרישום בעזרת מחשב, קיים פיקוח השבונאי על הטובין עד לניפוקם; ואילו טובין, שנופקו למחסנים שבמדורים — שבהם ציוד בעל ערך כספי ניכר המסתכם במאות אלפי שקלים (למשל: במדור השמל של אגף התקשורת שבתחנת חיפה — מזרח מצויים, בדרך כלל, טובין לצריכה למשך חודשים רבים). — נחשבים כאילו נצרכו עם ניפוקם ממחסן אגף התקשורת, ואין עליהם עוד פיקוח מרכזי ושבונאי.

2. טובין, שנתקבלו במדור השמל, אוחסנו בשני קרונות: באחד טובין שנרכשו בארץ, ובשני טובין שנרכשו בחוץ לארץ. הוראות התכ"ם קובעות, כי יש לנהל כרטסת מלאי ולנפק את הטובין

על פי שובר ניפוק אשר יחתם על ידי מקבל הטובין לצורך זיכוי המלאי וחיוב העבודה והתקציב, המתאימים.

— סדרי ניהול המלאי שבקרונות והרישום בכרטיסים לא תאמו את הוראות התכ"ם. המדור ניהול כרטיסי מלאי לרישום קבלה וניפוק רק בגין טובין שנרכשו בחו"ל; הכרטיסים נוהלו על ידי מנהל העבודה של יחידת הכבילים, שהוא בעצמו גם המנפק וגם הצרכן של אותם טובין, דבר הנוגד כללי בידוק. לטובין, שנרכשו בארץ, לא נוהלה כרססת מלאי והם נופקו בחלקם על פי קבלות, שנשמרו ללא סדר בתוך, ארגון, ולא נערכה השוואה בין הכמויות שנופקו לפי הקבלות לבין הכמויות שנתקבלו במדור.

— המדורים השונים של אגף התקשורת ניפקו גם טובין למחסני עבודה. הניפוק לא בוצע על פי שוברי ניפוק כדרוש; כך למשל, מדור חשמל ניפק טובין תוך רישום בדפי פנקס כתיבה רגיל, ומקבלי הטובין לא חתמו, בדרך כלל, על קבלתם (ראה להלן).

בתשובתה הודיעה הרכבת, כי במחסן אגף התקשורת יועסק מחסנאי נוסף והמחסן יאורגן מחדש.

3. ברשותם של מדורי אגף התקשורת גם מחסני עבודה, שבהם מוחזק מלאי שנתקבל מהמדורים לשימוש במקומות העבודה. הם אינם עומדים תחת פיקוחו של מנהל אס"מ כאפסנאי של הרכבת, אלא מנוהלים על ידי עובדי אגף התקשורת. הוראות התכ"ם קובעות עקרונות לניהול טובין לשימוש במחסני עבודה: טובין יוחזקו לשימוש בשלושה סוגים של מקומות איחסון — מצבור טובין לעבודה, מצבור טובין לאחזקה, ומצבור כלי עבודה ומצאי; בכל מקום איחסון יתמנה עובד אחראי לניהול המלאי. ההוראה מחייבת את האפסנאי לקבוע סדרי פיקוח וביקורת נאותים על הטובין.

— בדיקת דרכי הניהול של מחסני העבודה בשלושה מקומות איחסון של אגף התקשורת בתחנת הרכבת — לוד (אלקטרוניקה, חשמל ומסגרות) העלתה, שמרבית הטובין לא הוזמנו באמצעות טופס הזמנה, כמקובל, אלא בטלפון, והאחראים במקום לא חתמו על קבלת הטובין. ניפוק הטובין ממחסן העבודה לתחנת הרכבת בלוד נעשה כנגד חתימתו של מנהל התחנה על קבלת הטובין, אך לא נערכה בדיקה השוואתית בין הכמויות שנתקבלו לכמויות שנופקו על פי הקבלות.

4. לאגף ההנדסה במחוז הדרום נשקיה שמתפקידה להשאל כלי נשק ותחמושת לעובדים הזקוקים לכך. לפי הוראות משטרת ישראל רשאי המחסנאי להשאל נשק רק לעובדים שקיבלו אישור מהמשטרה כי הם רשאים לשאתו, ולנהל יומן-נשק.

— ביקורת שנערכה בנשקיה, העלתה, שבתקופה אפריל 1975—מארכ 1982 לא מולאו כיומן הנשק פרטים בדבר השאלות נשק ותחמושת. במחסן לא היה גם כל תיעוד אחר, שבמנו ניתן ללמוד על השאלות והחזרות של נשק ותחמושת, בתקופה האמורה. משרד מבקר המדינה העיר להנהלת הרכבת, כי מן הצורך להקפיד במיוחד בנושא רגיש זה, ולשמור את הרישומים על תנועת כלי הנשק במשך תקופה ארוכה.

5. — במוסך הקרונות של מתקני מכונאות — צפון קיים מחסן חלפים לקרונות; המחסנאי עוסק, בין היתר, בהשאלת כלי עבודה שונים (משורים חשמליים ומשחזות אוויר) לעובדים. התברר, שהמחסנאי לא החתים את העובדים על קבלת הציוד ולא ניהל רישום על ההשאלות, על פי הוראות התכ"ם, מצב שהיה בו כדי להקשות על איתורם של הכלים השונים.

ספירת מלאי

הוראות התכ"ם מחייבות עריכת ספירות מלאי, שיקיפו לפחות פעם בשנה כל פריט במחסן, וייעשו על ידי שני עובדים, שאחד מהם אינו עובד במחסן. לפי ההוראות יש גם למסור דו"ח על הספירה לאפסנאי, שישווה את התוצאות לכרססת המקבילה. יחידת המיכון ברכבת ממציאה בכל חודש למחסנים רשימת פריטים חלקית מתוך רשימת המלאי הכוללת במחסן, שבהם יש לערוך ספירה. החשב הכללי שיחרר ב־1967 וב־1974 את הרכבת מהספירה השנתית של חלק מהפריטים שבמלאי, בשל קשיים בעריכת הספירה.

— במחסנים אחדים לא נערכו בשנים 1979—1981 ספירות מלאי כנדרש: במחסן אגף התקשורת בוצעו הספירות על ידי המחסנאי עצמו בלא שיתוף גורם בלתי תלוי, דבר הנוגד סדרי בידוק; במחסני העבודה לא נערכה ספירת מלאי אפילו פעם אחת.

— בשטח בתי המלאכה של אגף המכונאות בחיפה קיים מחסן חלפים מחוקנים המשמש את יחידות האגף. ב־1980 הועבר לאגף אספקה ומחסנים הטיפול במחסן בצורה לא מסודרת ובלי ספירת המלאי, כדרוש.

סדרי איחסון וביטוחות

1. — סדרי האחסון של טובין במחסן בתחנת הרכבת בלוד, שבו היה באחסון ביניים (למשך שנה וחצי) ציוד לשעת חירום, לא ענו על הדרוש: האחסון היה ללא סדר; בתא האחסנה של כל פריט לא נמצא תו-היכר לזיהוי, שיפרט את תיאורו ומספר ההיכר שלו. במחסן הכללי של אגף ההנדסה, באותה תחנה, הטובין נמצאו בחלקם על רצפת המחסן מחוסר אצטבאות, ובאחד המדורים של מחסן העצים הצטברו שאריות ופסולת במשך שנים.

2. — לא ננקטו סדרי שמירה נאותים לטובין: מלאי בכמויות גדולות ובערך כספי רב המיועד כחלק לשימוש הוזר, בעיקר חומרי מסילה שהוחלפו בחדשים, לא הוחזר למחסנים, ונמצא פזור לאורך המסילות ללא שמירה. ב־1981 נגנבו אלפי ארני עץ משומשים. במחסני אגף התקשורת שבחיפה נמצאו בעת הביקורת כבילים שניתן להשתמש בהם גם מחוץ לרכבת, שנזרקו מהמחסן והושארו בשטח פתוח ללא שמירה נאותה.

3. — בחלק משטחי האחסנה לא היו "אמצעי הסגירה" מספיקים: שטח האחסנה של חומרי מסילה של אגף ההנדסה בתחנת הרכבת לוד לא היה מגודר בחלקו והדבר איפשר — כפי שעולה ממסמכי הרכבת — לחדור לתוכו. בחיפה אוחסנו טובין שונים בשטח פתוח. שטח מחסני הרכבת בקישון, לרבות הסדנא ואגף המכונאות, מגודר מסביב; בצד אחד של הגדר, הציבה הרכבת שומרים במשך 24 שעות ביממה, ואילו בצד שני נמצאה הגדר המקיפה את השטח פרוצה.

ביוני 1981 הגישה הרכבת לחשב הכללי בקשה למחיקת טובין בשווי כולל של 50,000 שקל מרשימת המלאי שבמחסנים, שעליו היה ידוע לרכבת כי נגנבו מהמחסנים במשך שנת הכספים 1980. על נושא גנבות מהמחסנים העירה הביקורת בהתכתבות עם הרכבת עוד ביולי 1980.

4. הרכבת מחזיקה במחסניה מלאי מסוגים שונים, לרבות חומרים דליקים. הוראות התכ"ם בדבר סדרי מניעת דליקות וכיבוי קובעות, בין היתר: משרדי הממשלה המחזיקים במחסנים יפנו לרשויות הכבאות המקומיות, שבשטחן נמצאים המחסנים, לשם תכנון והתקנה של האמצעים למניעת דליקות וכיבוי אש; פעם בשנה יוזמן נציג רשות הכבאות המקומית לשם עריכת ביקורת; יש לבצע את כל סידורי ההתקנה, האחזקה, הטיפול בציוד וסידורים אחרים, כפי שתקבע רשות הכבאות, ולתקן את כל הליקויים, במידה שיהיו, לאחר הביקורת השנתית; בכל מחסן ימונה אחראי לכיבוי אש ויש לדאוג לכך, שכל העובדים יאומנו להשתמש במכשירי הכיבוי. הטיפול במניעת דליקות ברכבת מרוכז במדור למניעת דליקות.

בינואר 1981 פרצה דליקה במחסן הכללי של הרכבת ונגרם נזק בשווי של 1.4 מיליון דולר. התמורה הוחזרה במלואה על ידי חברת הביטוח. מדו"ח ועדת חקירה פנימית, שמינה מנכ"ל הרכבת לבדיקת המקרה, עולה, בין היתר, כי החומרים הדליקים אוחסנו על מדפי עץ הסמוכים זה לזה; מערכות האזעקה של גלאי החום לא היו אמינות ולא ברור אם פעלו; עובדי המחסן לא תודרכו להשתמש במכשירי הכיבוי, ולא היו קיימים ברכבת נהלים למקרי דליקות.

— מערך הציוד לכיבוי אש נבדק על ידי משרד מבקר המדינה במארג 1982 — שנה אחרי הדליקה האמורה. הבדיקה העלתה, שקיימים עדיין ליקויים בסדרי מניעת דליקות במחסנים. במחסן חומרים שבו היה ריכוז של עצים נמצא רק מטפה אחד; בשני מדורים של מחסן חומרים, שבהם היו חומרים דליקים (דיקמים וסמרטוטים), נמצא מטפה אחד בלבד בכל מדור; ליד מצבור של עשירות מ" עצי אלון לא נמצא מטפה. גם אורך הורנוקים במחסן החומרים לא היה מספיק. באמצע אפריל 1982 ערך משרד מבקר המדינה, כיחד עם המחסנאי, בדיקה נסיונית של שני גלאי חום במחסן. חומרים, ששווי המלאי שבו הסתכם ביותר מ־5 מיליון שקל; הבדיקה העלתה, כי גלאי אחד היה שבור, והשני לא פעל. בתשובתה מאוקטובר 1982 הודיעה הרכבת, כי נעשו סידורים בנוגע לאורך הורנוקים וכן הותקנה מערכת חדשה של גלאי עשן.



ממצאי הביקורת מצביעים על כך, שסידרי עיתוד המלאי הקיימים אינם עונים במידה מספקת על הדרוש; הפעולות הקשורות ברישום המלאי ובניפוק והפיקוח עליו לקו בחסר; כן הועלו ליקויים בסדרי השמירה על הטובין ובמערכות ההגנה למניעת שריפות.

ציוד מיכני כבד

1. הרכבת מחזיקה בכלים מיכניים ובציוד כבד משלה לצורך ביצוע עבודות פיתוח ותחזוקה של מסילות הברזל ולניטול מטענים. בתחילת 1982 עמדו לרשותה, לפי רישומיה, 421 כלים שונים, מהם 412 לביצוע עבודות במסילות ו-9 לניטול מטענים. הכלים לעבודות מסילה כללו, בין היתר, 35 קרוניות מנוע, 64 גררים, 10 מנופים ו-8 מכונות הידוק וסירגול. הכלים לניטול מטענים כללו ארבעה גוררים, שלושה מנופים, ושני עגורנים. שווי הציוד ליום 31.3.82, הסתכם, לפי העלות במחירים שוטפים, ביותר מ-10 מיליון שקל. כושר הביצוע של הציוד האמור מספק את הדרישה לגבי מרבית העבודות שהרכבת מבצעת, אך מדי פעם בפעם היא נוהגת להשתמש לביצוע עבודות עפר גם בציוד שכור מגורמי חוץ.

הפעלתו של הציוד לעבודות פיתוח, לתחזוקה ולניטול מטענים נתונה בידי עובדי אגף ההנדסה ואגף התנועה והמסחר, שכל אחד מרכז בתחומו את הטיפול המקצועי בהפעלת הציוד, את ההשגחה על מצבו התקין ואת המעקב אחר ניצולו. חלק מהציוד הכבד לעבודות פיתוח ותחזוקה, הכולל שלוש מערכות של מכונות הידוק וסירגול (יישור רבד המסילה) מרכז בידי אגף ההנדסה, ואילו יתר הציוד נמצא באחריות המשרדים המחוזיים של האגף בצפון ובדרום, המפעילים כל אחד את הציוד במסילות הברזל שבתחומו. הציוד לניטול מטענים מרוכז ביחידה להפעלת ציוד מיכני כבד לניטול מכולות ומטענים אחרים, שהוקמה ברכבת ב-1974 (להלן — היחידה לניטול מטענים); מרכזה בתחנת הרכבת בבני-ברק והיא כפופה לאגף התנועה והמסחר. אזורי ההפעלה של הכלים — פרט לעגורנים הנמצאים באופן קבוע בתחנות הרכבת בבני-ברק ובבאר-שבע — נקבעים בתחנות ובשלוחות השונות, לפי הצורך.

כוח האדם ביחידה לניטול מטענים מנה בתחילת 1982, 11 מפעילים; באגף ההנדסה הועסקו בהפעלת הציוד מהיכני ובתחזוקתו, באותה עת, 45 עובדים.

2. בחודשים יוני ויולי 1982 בדק משרד מבקר המדינה את התכנון, שיטות העבודה וסדרי הדיווח והפיקוח על הפעלת הציוד המיכני, וכן את ביצוע התקציב ותחשיבי ההוצאה. הביקורת נערכה באגף ההנדסה, באגף התנועה והמסחר, ובתחנות הרכבת בבני ברק ובלוד.

סדרי תכנון ודיווח

1. הציוד המיכני הכבד באגף ההנדסה משרת רובו ככולו את המשרדים המחוזיים בביצוע עבודות הסלילה והתחזוקה של מסילות הברזל. תכנית העבודה של הכלים וניצולם היעיל תלויים, איפוא, בהיקף העבודות במסילות ובהתקדמות ביצוען. כדי לנצל את הכלים מן הדרוש היה, שתמצא בידי אגף ההנדסה נוסף על תכנית שנתית מוקדמת של עבודות הפיתוח והתחזוקה במסילות, גם תכנית שנתית להקצאת הכלים, שבה תיקבע מראש תעסוקתו של הציוד הכבד בעבודות השונות ותחלקתו בין המחוזות.

— לחלק מן הכלים (מכונות הידוק וסירגול) קיימת תכנית עבודה חודשית, אולם אינה קיימת תכנית הקצאה להפעלה שנתית לכלל הציוד המיכני הכבד. משרד מבקר המדינה המליץ על הכנת תכנית מפורטת שתאפשר לקיים פיקוח על ניצולו של הציוד.

2. אגף ההנדסה מחייב את מפעילי הציוד לנהל רישום יומן של הפעלת הציוד באתרי העבודה בספרים מיוחדים שנקבעו לצורך זה (להלן — ספר הכלי). הרישום, הכולל פרטים על סוג העבודה ומקומה, על שעות ההפעלה והתפוקה של הכלי, על תחזוקה שוטפת ותיקונים בו, וכן על שעות השבתת הכלי והסיבות לכך, נועד גם לאפשר מתן הוראות תיפעול מתאימות.

— הרישום בספרי הכלי של מכונות ההידוק והסירגול, לא תמיד היה מלא. לעתים לא נהגו לציין בהם אם ניתן לכלים טיפול שבועי ולא הוקפד בדרך כלל — פרט למקרים של תיקונים — על רישום שעות ההשבתה של הכלים והסיבות לכך. כתוצאה מזה לא היתה אפשרות לקבוע מה היו הסיבות להשבתה גם כשהיתה ממושכת ובאילו צעדים היה צריך לנקוט כדי לשפר את תעסוקת הכלים בעתיד.

— נמצאו מקרים, שבספרי הכלי של מכונות ההידוק והסירגול צוינה תפוקת הכלים, בלא שנרשם במקביל מספר השעות שהושקעו בביצוע העבודות. מפעילי המנופים לא נהגו לרשום כלל לאגף ההנדסה על הפעלת המנופים, אף כי הוכנו ספרים מיוחדים למטרה זו, ולא היה פיקוח שוטף על ניהול ספרי הכלים. ביחידת הסדנא במחוז הצפון נהג האחראי על תפעול

מכונות ההידוק והסירגול לבדוק את ספרי הכלי ולהתווסף עליהם לעתים רחוקות — רק פעם בארבעה חודשים בקירוב.

בעקבות הביקורת, הוחל בספטמבר 1982 בניהול סדיר של הרישומים בספרי הכלי.

3. אחד מסעיפי ההוצאה הגדולים של הרכבת על הציוד המיכני הוא על דלק. בשנת הכספים 1980 הגיעה ההוצאה בסעיף זה לכדי 1 מיליון שקל, ובשנת הכספים 1981 ליותר מ-1.5 מיליון שקל. אגף ההנדסה ערך באפריל 1981, בדיקה של צריכת הדלק בציוד לסוגיו. נתוני בדיקה זו משמשים, נוסף לפיקוח, גם לקביעת צריכת ממוצעת לצורך מעקב אחרי תפוקת הכלים ומצבם המיכני.

— בבדיקת הנתונים של צריכת הדלק בקרוניות המנוע, המשמשות לתחזוקת המסילות במחוז הדרום, שרוכזו על ידי אגף הנדסה, הועלה, שהיו תריגות ניכרות מהצריכה הממוצעת שנקבעה. בתקופה ינואר—מאי 1982 עלתה כמות הדלק שצרכו כשליש ממספר הקרוניות במחוז כדי 17%—28%, על הממוצע שקבעה לעצמה הרכבת על בסיס הבדיקה של צריכת הדלק שהיא ערכה. בדיקה שערך משרד מבקר המדינה העלתה, כי בתקופה מאי 1981—אפריל 1982 הגיעה ההוצאה אף עד כדי 30%—38% מעל הממוצע. עד למועד סיום הביקורת לא הסיק אגף הנדסה מסקנות ממצב זה.

סדרי העבודה

1. באגף ההנדסה בתחנת הרכבת בלוד הנהיגה הרכבת, עוד בשנות השישים, רישום נוכחות העובדים על ידי שעוני ביקורת, ועל סמך הרישום בכרטיס קיבלו העובדים את שכרם. נוכחותם של חלק מהעובדים, שנדרשו לעשות עבודות מחוץ לתחנות, נרשמה ברישומות נפרדות.

— ביולי 1982 הופסק השימוש בשעון הנוכחות ושכרם של העובדים, לרבות שעות נוספות, שולם בלא שתהא אפשרות לבדוק במדויק את שעות העסקתם.

2. היחידה לניטול מטענים מנתה, כאמור, 11 מפעילים, שעבדו בתחנות הרכבת הבאות: שלושה בבני-ברק, ארבעה בבאר-שבע, שניים בחדרה ושניים בנהריה. חלק ניכר משכרם של העובדים משולם להם בעבור שעות נוספות ופרמיות, דבר המחייב פיקוח מתאים. בנוהל העבודה למפעילי הציוד המיכני הכבד לניטול מטענים, שהוציאה הרכבת באפריל 1981, נקבע, כי על מנהל תחנת הרכבת שבה עובד המפעיל לאשר על גבי גליון העבודה את שעת הגעת המפעיל לתחנתו ושעת עזיבתו.

— צוותי המפעילים בתחנות השונות ניהלו את רישום הנוכחות בעצמם, ומסרו אותם פעם בשבועיים למנהל היחידה, בלא שמנהל תחנת הרכבת במקום יאשר את שעת התייצבותם בעבודה ואת שעת גמר העבודה, כנדרש.

התקציב וחישובי הוצאות

1. מבחינה תקציבית מנוהלת היחידה לציוד מיכני כבד, שבאגף התנועה והמסחר, במסגרת תקציב האגף, וחלק ניכר מהוצאותיה מתכסות על ידי הכנסות מניטול מטענים. בשנת הכספים 1979 הסתכמו הוצאות היחידה ב-650,000 שקל, לעומת הכנסות בסך של 345,000 שקל (53.8%); בשנת הכספים 1980 הגיעו ההוצאות לסך של 1.54 מיליון שקל לעומת הכנסות בסך של 1.15 מיליון שקל (74.5%); ובשנת הכספים 1981 היו ההוצאות בסך של כ-3 מיליון שקל לעומת הכנסות בסך של 2.73 מיליון שקל (90.6%). להלן טבלה המפרטת את מרכיבי ההוצאות של היחידה בשנות הכספים 1979—1981 (באלפי שקלים):

פירוט ההוצאה	1981		1980		1979	
	באלפי שקלים	ב-%	באלפי שקלים	ב-%	באלפי שקלים	ב-%
שכר עבודה	1,756	58.1	865	56.1	320	49.2
חומרים	798	26.4	402	26.1	196	30.2
ציוד ושירותים	226	7.5	141	9.1	58	8.9
פיקוח והוצאות כלליות	65	2.2	37	2.4	2	0.3
פחת וריבית	175	5.8	98	6.3	74	11.4
	3,020	100	1,543	100	650	100

בשנות הכספים 1979–1981 צברה הרכבת הפסדים מתפעולה של היחידה; אולם שיעורם של הפסדים ירד מ-46% בשנת הכספים 1979, ל-9.5% בשנת הכספים 1981.

2. במסגרת ההוצאות כלולה הפרשה להפחתת ערך הציוד — פחת וכן ריבית. לפי הסדר, שנקבע בין משרד האוצר לבין הרכבת, מועברות הפרשות אלו לחשב הכללי כהכנסות המדינה.

על אף הגידול בשווי הציוד המיכני שברשות היחידה קטנו והלכו ההפרשות לפחת ולריבית בשיעור ניכר: בתקופה האמורה גדלה, עקב רכישות, עלות הציוד מ-1.01 מיליון שקל במאוס 1980, ל-3.79 מיליון שקל במאוס 1982, לאמור ב-275%; ואילו ההפרשות לפחת ולריבית גדלו באותה תקופה מ-74,000 שקל ל-175,000 שקל, לאמור ב-136% בלבד. חלקן של ההפרשות לפחת ולריבית שהועברו לאוצר בתקופה הנסקרת קטן, איפוא, ב-50% בקירוב, דבר שהקטין את הוצאות היחידה.

בתשובתה מאוקטובר 1982 הודיעה הנהלת הרכבת, כי החל בשנת הכספים 1979 קבע אגף התקציבים באוצר את הסכומים לפחת ולריבית אשר יש לכלול בהצעת התקציב של הרכבת. הסכומים אינם מבוססים על תחשיבים כלכליים ולכן אינם משקפים את הפחת הריאלי, שהוא גדול יותר, בגין סוגי ההשקעות בפועל ברכוש הרכבת. על נושא זה עמד מבקר המדינה במסגרת הביקורת על משרד האוצר — ראה דו"ח שנתי 31 (עמ' 123).

3. — ההוצאות על הציוד המיכני הכבד באגף ההנדסה מתכסות מהתקציב הרגיל ומתקציב הפיתוח של הרכבת. בעוד שההוצאות המתייחסות לתקציב הרגיל, בעיקר לתחזוקת המסילות, נוקפות לסעיף תקציבי מיוחד, הרי חלק מן ההוצאות המתייחסות לתקציב הפיתוח — שכר העבודה של מפעילי הציוד המיכני וכן הדלק — אינן מרוכזות בסעיפים נפרדים אלא נוקפות לסעיפי תקציב כלליים של קטעי המסילה השונים שבהם עבדו הכלים: שכר העבודה נוקף לסעיף הכולל את שכרם של סוגי העובדים במסילה, ואילו הדלק נוקף לסעיף כללי של חומרים. כתוצאה מצורת רישום זו אין בידי הרכבת נתונים על ההוצאה הכוללת המתייחסת להפעלת הציוד המיכני הכבד במסגרת תקציב הפיתוח.

— בעוד שבאגף התנועה והמסחר מנוהל חשבון ההוצאה וההכנסה לכל אחד מן הכלים הכבדים שביחידה לניטול מסענים, אינו מנוהל באגף ההנדסה חשבון נפרד לכל כלי, כנדרש; לפיכך לא ניתן לקבוע את ההוצאה התפעולית של הפעלת הכלי ולפקח על אריטי ההוצאות ומידת ביסוסן. כספר הכלי אמנם נרשמים נתונים על הפעלה, אולם הרישום אינו משקף היקף ההוצאה על הכלי, כגון על שכר העבודה של המפעילים, הערך הכספי של הדלק וההוצאות הכלליות. רישום ההוצאות על הפעלת הכלים אינו מרוכז בסעיפי תקציב נפרדים. מכאן, שהנהלת הרכבת אינה יכולה לקבוע — על פי צורת ניהול החשבונות הנוכחית ועל סמך הנתונים הקיימים — את מידת הכדאיות שבשימוש בכלים המיכניים שברשותה.



מממצאי הביקורת עולה, שסדרי הרישום והדיווח על הפעלת הציוד המיכני הכבד של הרכבת לוקים בחסר, הן כמה שנוגע לרישום כספרי הכלים והן כמה שנוגע לנוכחות עובדים. אשר למידת הפיקוח על תצרוכת הדלק התברר, שדירף הפערים הגדולים שנתגלו לעומת הממוצע שקבעה הרכבת, לא הופקו מסקנות. גם לא ניתן היה לעמוד על מידת היעילות והכדאיות שבהפעלת הכלים, וזאת בשל יעדר רישום התשומות הקשורות בהפעלה מחד, וההכנסות הקשורות בתפוקה מאידך.

סדרי מסירת הזמנות לרכישת טובין ושירותים

1. רכבת ישראל רוכשת מספקים כמויות גדולות של ציוד וחומרים מסוגים שונים לצורך פעילותה הסדירה ומוסרת לספקים ביצוע של עבודות שירותים, כגון ניקיון והסעה. את הציוד הדרוש לה רוכשת הרכבת מספקים בארץ ומחוץ לארץ. בשנת הכספים 1979 רכשה הרכבת טובין (למעט דלק, קטרים וקרונות) בסך של 6.4 מיליון שקל, וב-1980 בסך של 20.2 מיליון שקל; לשנת הכספים 1981 הוקצבו למטרה זו 57.7 מיליון שקל. כן מסרה הרכבת לספקים עבודות שירותים בשווי של מאות אלפי שקלים בכל שנה.

ההחלטה בדבר מסירת עבודות ורכישות נתונה בידי שתי ועדות שמינה מנכ"ל הרכבת: ועדת מרכיז, המוסמכת לטפל בהצעות רכישה ששווייה החל בינואר 1981 היה עד 100,000 שקל; ועדה עליונה, המוסמכת לטפל בהצעות שסכומן עולה על זה. על הוועדות לפעול על פי הוראות החשב