

(ג) ברכבת קיימים שבעה סוגים של חישובים הנוגעים לאחוזי השכר המתייחסים לעבודה במשמרות. רישום הסוגים לפי ימים ובדיקתם נעשה באופן ידני על ידי עובדי יחידות כוח אדם באגפי הרכבת השונים, דבר הדורש השקעת זמן רב, ועלול להביא לשגיאות בחישובים.

2. על הנושאים הנוגעים למיחשוב הנתונים ברכבת עמדה נציבות שירות המדינה עוד בנובמבר 1980. כדי לתכנן באופן מקיף את מערכת כוח אדם ולהביא לידי גישה נוחה ומהירה יותר למידע, המליצה הנציבות להסב למחשב את מערכת כוח האדם: בשלב ראשון ימוחשבו נתוני כוח האדם, ובשלב שני מערכת הספסים. אשר לרישום ולבדיקה של השעות הנוספות והמשמרות, המליצה הנציבות לבצע פעולות אלו בעזרת מחשב – כל דיווח שבועי של שעות עבודה וימי עבודה יעובד במחשב לחישוב המשכורת. נוסף לכך יתאפשר להעלות על קובץ המשכורות גם נתונים בדבר העדרויות העובדים, כגון עקב חפשות, ימי מחלה ושירות במילואים.

ב-1983 החלה הרכבת בנסיון להסב למחשב את נתוני כוח האדם המתייחסים לעובדי הנהלת הרכבת בלבד (כ-36 עובדים). מיחשוב נתונים אלה לגבי יתר האגפים, הסבת מערכת הספסים למחשב, וההמלצות בדבר בדיקה ורישום של השעות הנוספות, המשמרות והיעדרויות העובדים, לא בוצעו עד למועד סיום הביקורת באוקטובר 1984.



כוח האדם המועסק על ידי רכבת ישראל מהווה מרכיב עיקרי בתקציבה.

משרד מבקר המדינה הצביע על קשיי הרכבת בהפעלת כוח האדם בשל גיל מבוגר יחסית של עובדיה, ובשל פיזור מבחינה גיאוגרפית. השכר המוצע ברכבת היקשה גם הוא על גיוס עובדים חדשים.

הרכבת אינה מסתייעת עדיין במחשב המצוי ברשותה לניהול ולתכנון מערך כוח האדם שלה.

ממצאי מעקב

סדרי בטיחות במפגשי הרכבת

דו"ח שנתי 33, עמ' 315

ממצאי ביקורת מעקב שנערכה בדצמבר 1984.

1. הביקורת שפורסמה בדו"ח שנתי 33 התייחסה בעיקר לנושאים הבאים: הצורך בהתקנה או תיקון של עשרות רבות של תמרורים בשטחן של רשויות מקומיות בהן נדרש הדבר כבר מזה שנים; קביעת גורם אחראי – הרכבת או מע"צ – אשר יבצע את התקנתם ואחזקתם של התמרורים; לצורך שמשרד התחבורה יזום דיון עם משרדי הפנים והבינוי והשיכון, וכן עם מרכז השלטון המקומי, בהשתתפות אגף התקציבים שבאוצר, כדי להביא לקביעת הסדרים מתואמים על דעת כל הגורמים, לפתרון הבעייה האמורה המהווה סיכון בטיחותי; הצורך בהסדרת שדה ראייה חופשי במספר ניכר של מפגשים; הצורך במתן תוקף חוקי מחייב לקריטריונים להגנת מפגשים וסיווגם; הצורך בניצול מערכת החקירה של תאונות כמקור ללמידה ולהסקת מסקנות.

2. הוועדה לענייני ביקורת המדינה דנה בדו"ח זה בישיבתה מיום 6.7.83, ובעקבות ממצאי הביקורת הגיעה לסיכומים והצעות.

3. הסיכומים וההצעות הנ"ל של הוועדה לענייני ביקורת המדינה של הכנסת אושרו על ידי הכנסת ביום 7.2.84 בהחלטתה כדלקמן:

מסקנות הוועדה

הוועדה רואה בדאגה את ממצאי מבקר המדינה, אשר קבע שהפעילות בנושא הסדרת הבטיחות במפגשי רכבת נמשכת מזה חמש שנים, מבלי שהניבה תוצאות מספיקות, ומתייחסת בחומרה להערתו כי חרף ממצאי הביקורת הקודמת ב-1976, לא חל שיפור בסדרי הבטיחות במפגש רכבת.

החלטות

בעקבות ממצאי מבקר המדינה ולאור מסקנות הוועדה, מחליטה הכנסת:

א. על הגורמים הנוגעים בדבר – משרד התחבורה ורכבת ישראל, משרדי האוצר והפנים, משרת ישראל ומרכז השלטון המקומי – לקבוע הסדרים מתואמים לפתרון בעיית התאונות במפגשי רכבת, לרבות הטיפול השוטף באחזקתם ומתן הקצבות מתאימות – וזאת באחריות משרד התחבורה.

ב. על רכבת ישראל לוודא שיותקנו כל התמרורים החסרים, וכי אלה הטעונים תיקון אכן יתוקנו.

ג. על רכבת ישראל לפעול באורח מתמיד, להבטחת שדות ראייה חופשיים בכל המפגשים.

ד. על משרד התחבורה ליוזם חקיקה אשר תתן תוקף חוקי לקריטריונים להגנת מפגשי רכבת שנקבעו על ידי הוועדה הבין משרדית הקבועה למפגשי רכבת.

4. בדצמבר 1984 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת מעקב שתכליתה לוודא באיזו מידה תוקנו הליקויים שעליהם הצביע מבקר המדינה, ויושמו החלטות הכנסת, ולהלן תוצאות המעקב:

הגנת מפגשים

עשרות תמרורים עדיין חסרים, ולא כל אלה הטעונים תיקון אכן תוקנו. הרכבת המשיכה לפנות לרשויות המקומיות בדרישה לשפר את מצב התמרורים. רק חלק קטן מהרשויות נענו.

הגורמים האמורים לא זומנו ולא נקבעו הסדרים כעניין זה, כפי שדרשו מבקר המדינה והכנסת.

הסדרת המפגשים

הרכבת קבעה בתקציבה, סעיף הנוגע לתחזוקת מסילות, ובו הוקצו סכומים לכיצוע עבודות להבטחת שדות ראייה בשטח רצועת הרכבת, ואילו לגבי שדות ראייה בשטחים שהם מחוץ לתחום אחריותה לא חל שינוי.

לא ניתן עדיין תוקף חוקי לקריטריונים להגנת המפגשים.

שיפורים במפגשים

המידע על תאונות במפגשים מועבר לטיפול אגף ההנדסה לשם הפקת לקחים ולביצוע שיפורים בהתאם לצורך.

ממצאי ביקורת מעקב שנערכה בדצמבר 1984.

עיתוד המלאי

רק לחלק קטן מהפריטים נקבעו בכרטיסי המלאי רמות מזעריות ומירביות; עיתוד המלאי במחשני הרכבת נעשה בדרך כלל על פי דיווח מחסנים 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.

הוחל בתיקון הליקוי: נקבעו רמות מלאי, המתייחסות לפריטי ציוד של אגף התקשורת, שהנתונים עליהם הועברו להפעלה במחשב באוגוסט 1984: ונמשך הטיפול בנושא הפריטים של אגפי רכבת האחרים.

בבדיקה מסורגת הועלו מקרים רבים, שהכמויות שהוזמנו עלו בהרבה על הצריכה. כן נמצאו פריטי מלאי שהתנועה בהם הייתה איטית, ומלאי גדול שלא הייתה בו תנועה כלל. הדבר נבע בחלקו מליקויים בעיתוד ובחלקו משיפורים טכנולוגיים, שחלו ברכבת, והביאו להוצאת טובין מסויימים מכלל שימוש.

הוחל בתיקון ליקוי. ועדה לבדיקת מלאי ללא תנועה ומלאי שהתנועה בו איטית, סיימה פעולתה והמליצה על מכירת הפריטים המיותרים. לחלק מהפריטים נמצא שימוש ברכבת: החלק האחר עדיין לא נמכר.

סדרי רישום, ניפוק ופיקוח

במדורים השונים של אגף התקשורת (איתות, חשמל ואלקטרוניקה) נעשה רישום המלאי באורח ידני ובצורה חלקית בלבד; טובין שנופקו ממחסן אגף התקשורת למחסנים שבמדורים, נחשבים, כאילו נצרכו עם ניפוקם, ואין עליהם עוד פיקוח מרכזי וחשבוני. סדרי ניהול מלאי במדור חשמל והרישום בכרטיסים לא תאמו את הוראות התכ"ס; המדור ניהל 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 כרטסת מלאי, והם נופקו בחלקם על פי קבלות, שהושמו ללא סדר לתוך ארגז, ולא נערכה השוואה של נתוני הכמויות שנופקו לפי הקבלות אל נתוני הכמויות שנתקבלו במדור.

נעשו פעולות התארגנות במחסן אגף התקשורת: נוסף מחסנאי והוגבר הפיקוח על הטובין; הוחל בהעברת הציוד שבקרונות למחסן הראשי; צומצם היקף הטובין במחשני העבודה שבמדורים, והם מנופקים כעת על פי שוברי ניפוק חתומים על ידי המקבל.

המדורים השונים של אגף התקשורת ניפקו טובין גם למחשני עבודה שלהם. הניפוק לא בוצע על פי שוברי ניפוק כנדרש. כך למשל, ניפק מדור חשמל טובין תוך רישום בדפי פנקס כתיבה רגיל, ומקבלי הטובין לא חתמו בדרך כלל על קבלתם.

הליקוי תוקן: הטובין מנופקים כעת על פי שוברי ניפוק, ומקבלי הטובין חתומים על קבלתם.

בדיקת דרכי הניהול של מחשני עבודה בשלושת מקומות האחסון של אגף התקשורת בתחנת הרכבת בלוד (מחשני אלקטרוניקה, חשמל ומסגרות) העלתה, שמרבית הטובין לא הוזמנו באמצעות טופס הזמנה כמקובל, אלא בטלפון, והאחראים במקום לא חתמו על קבלת הטובין. ניפוק הטובין ממחסן עבודה לתחנת הרכבת בלוד נעשה כנגד חתימתו של מנהל התחנה בדבר קבלת הטובין, אך לא נערכה בדיקה השוואתית של נתוני הכמויות שנתקבלו אל נתוני הכמויות שנופקו על פי קבלות.

האחראים על מחסני העבודה חותמים כעת עם קבלת הטובין. במחסן העבודה של מדור חשמל עדיין לא נערכה בדיקה השוואתית של נתוני הכמויות שנתקבלו אל נתוני הכמויות שנופקו.

במוסך הקרונוט במתקני אגף מכוונאות בצפון קיים מחסן חלפים לקרונוט; המחסנאי עוסק, בין היתר, בהשאלת כלי עבודה שונים (משורים חשמליים ומשחזות אוויר) לעובדים. התברר שהמחסנאי לא החתים את העובדים עם קבלת הציוד ולא ניהל רישום על ההשאלות, על פי הוראות התכ"ם. כיוון שכך, היו קשיים באיתור הכלים השונים.
הליקוי תוקן.

ספירת מלאי

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

סדרי אחסון ובטיחות

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

הליקוי תוקן: הוצבו אצטבאות ושופרו סדרי האחסון.

בחלק משטחי האחסנה לא היו "אמצעי הסגירה" מספיקים: שטח האחסנה של חומרי מסילה של אגף ההנדסה בתחנת הרכבת לוד לא היה מגודר בחלקו, וכפי שעולה ממסמכי הרכבת, איפשר הדבר חדירות לתוכו. בחיפה אוחסנו טובין שונים בשטח פתוח. שטח מחסני הרכבת בקישון, לרבות הסדנא ואגף המכוונאות, מגודר מסביב: בעוד שבצד אחד של הגדר הציבה הרכבת שומרים במשך 24 שעות ביממה, לא הייתה שמירה בצד האחר, ולא עוד אלא שהגדר בצד זה הייתה פרוצה.

לא חל שינוי.

בינואר 1981 פרצה דליקה במחסן הכללי של הרכבת ונגרם נזק בשווי של 2.4 מיליון דולר. במארס 1982 בדק משרד מבקר המדינה את מערך הציוד לכיבוי אש במחסן זה, והעלה שעדיין היו ליקויים בסדרי מניעת דליקות במחסנים. חסרו מטפים, וגלאי חום לא היו תקינים.

הליקוי תוקן: נרכשו מטפים והותקנה מערכת חדשה של גלאי אש.

ציוד מיכני כבד

דו"ח שנתי 33, עמ' 309

ממצאי ביקורת מעקב שנערכה בדצמבר 1984.

סדרי תכנון ודיווח

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

תכנית כזו לא הוכנה.

בספרי הכלים של מכוונות ההידוק והסירגול לא התנהל רישום מלא אודות הטיפול המיכני שניתן לכלים אלה, ואם הם הושבתו מעבודה. לא נרשמו שעות עבודתם של הכלים לעומת תפוקתם; לא היה דיווח על הפעלת המנופים.

הליקוי תוקן: מתנהל רישום סדיר על הפעלת הכלים בספרי הכלים.

2: צריכת הדלק של קרוניות מנוע ששימשו לתחזוקת המסילות במחוז הדרום חרגה באופן ניכר מהצריכה הממוצעת שנקבעה. עד למועד סיום הביקורת לא הסיק אגף הנדסה מסקנות ממצב זה.

הליקוי תוקן: אגף הנדסה ערך נסיונות נוספים לבדיקת צריכת הדלק על ידי הקרוניות והסיק מכך את המסקנות הדרושות.

סדרי העבודה

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

לא חל שינוי: שעון הנוכחות עדיין לא הופעל.

צוותי המפעילים של היחידה לניטול מטענים בתחנות השונות ניהלו את רישום הנוכחות בעצמם, ומסרו את הרישומים אחת לשבועיים למנהל היחידה, בלא שמנהל תחנת הרכבת במקום יאשר את שעת התייצבותם לעבודה ואת שעת גמר העבודה, כנדרש.

סמכות אישור הנוכחות הועברה למנהל היחידה לניטול מטענים, פעולה שלא הביאה להגברת הפיקוח על העובדים.

התקציב וחישובי הוצאות

ההוצאות על הציוד המיכני הכבד באגף הנדסה המתייחסות לתקציב הרגיל, בעיקר לתחזוקת המסילות, נזקפות כדרוש לסעיף תקציבי מיוחד. כנגד זה, חלק מן ההוצאות, המתייחסות לתקציב הפיתוח – שכר העבודה של מפעילי הציוד המיכני וכן עלות הדלק – אינן מרוכזות בסעיפים נפרדים, אלא נזקפות לסעיפי תקציב כלליים של קטעי המסילה השונים שבהם עבדו הכלים. כתוצאה מצורת רישום זה אין בידי הרכבת נתונים על ההוצאה הכוללת, המתייחסת להפעלת הציוד המיכני הכבד במסגרת תקציב הפיתוח.

לא חל שינוי.

בעוד שבאגף התנועה והמסחר מנוהל חשבון ההוצאה וההכנסה לכל אחד מן הכלים הכבדים שביחידה לניטול מטענים, אינו מנוהל באגף הנדסה חשבון נפרד לכל כלי כנדרש. לפיכך אינו ניתן לקבוע את ההוצאה התפעולית של הכלי ולפקח על פריטי ההוצאות ומידת ביסוסן. רישום ההוצאות על הפעלת הכלים אינו מרוכז בסעיפי תקציב נפרדים. מכאן שהנהלת הרכבת אינה יכולה לקבוע את מידת הכדאיות שבשימוש בכלים המיכניים שברשותה.

לא חל שינוי.