

הובלת מטענים ברכבת

תקציר

רקע

חברת רכבת ישראל בע"מ הוקמה ב-1998 והחלה לפעול ב-2003. החברה ממשלתית בבעלות מלאה של ממשלת ישראל. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים אחראי לאסדרה של פעילות הרכבת, לפיקוח ולבקרה עליה. הובלת מטענים ברכבת מפחיתה את ההשפעות החיצוניות השליליות של הובלת מטענים במשאיות. באפריל 2012 החליטה הממשלה להקים חברת בת למטענים כדי להגדיל את היקף הובלת המטענים ברכבת. כל פעולות התפעול הקשורות להובלת מטענים מתבצעות בחטיבת המטענים של הרכבת, וחברת הבת משלמת לה בעד פעולות אלה.

נתוני מפתח

1,251
מיליון טונה-ק"מ^[1]

תנועת המטענים שהובילה הרכבת בשנת 2018, קיטון של כ-9.4% לעומת שנת 2017

8.54
מיליוני טונות

היה משקל המטענים שהובילה הרכבת בשנת 2018, קיטון של כ-6.2% לעומת שנת 2017

5.5% בלבד

השיעור המוערך של תנועת המטענים המועברים ברכבת מכלל תנועת המטענים המועברים במדינה

60.8 מיליון ש"ח

סך ההפסדים התפעוליים של מגזר המטענים ברכבת מהובלת מטענים ב-2018, לעומת הפסד של כ-19.6 מיליון ש"ח ב-2017

580 מיליון ש"ח

יתרת ההתחייבויות בגין פרויקטים להובלת מטענים ברכבת שטרם הושלמו, ולא הגיע שלב התשלום ב-2018

10.9% בלבד

הגידול המצטבר בתנועת המטענים בשנים 1999 - 2018, לעומת הכפלה של התוצר הלאומי הגולמי (97.7%) בתקופה זו

2.6
מיליון טונה-ק"מ

התפוקה הממוצעת לעובד ב-2018, לעומת כ-3 מיליון טונה-ק"מ ב-2016

30.5
אגורות לטונה-ק"מ


עלות הובלת מטענים ברכבת ב-2018, לעומת 24 אגורות לטונה-ק"מ ב-2016

144 מיליון ש"ח


סכום הסובסידיה ששולם לחברת הרכבת מתקציב המדינה בעד הובלת מטענים בשנת 2018


[1] טונה-ק"מ: הובלת טונה אחת למרחק של ק"מ אחד. תנועת המטענים מחושבת באמצעות הכפלת משקל המטען באורך הדרך שבה הובל. תנועת המטענים בתקופת זמן מסוימת היא הסכום של מכפלת הובלת כל המטענים באותה תקופת זמן.


פעולות הביקורת

בחודשים נובמבר 2018 עד מרץ 2019 בדק משרד מבקר המדינה את נושא הובלת המטענים ברכבת ואת פעילות חברת הבת. הביקורת נעשתה בחברת הרכבת, בחברת הבת למטענים ובמשרד התחבורה. בדיקות השלמה נעשו במשרד האוצר - באגף התקציבים, באגף החשב הכללי (החשכ"ל) וברשות החברות הממשלתיות. 


תמונת המצב העולה מן הביקורת


 **התמשכות הליכים סטטוטוריים לקידום מסופים להובלת מטענים ברכבת - ההליכים נמשכים בין חמש לתשע שנים, במוסדות התכנון, במינהל התכנון במשרד האוצר, במשרדי התחבורה והגנת הסביבה, בחברת הרכבת וברשויות המקומיות שבתחומן מתוכננת הקמת המסופים - ואין מועד צפוי לסיומם. הפעילות בחלק ממסופי המטענים פחתה וחלקם אף נסגרו.**


 **חוסר יעילות בהובלת מטענים ברכבת בשל מחסור בתשתיות - אי-פיתוח תשתיות (המסילה המזרחית, מסופים ושלוחות) על ידי מוסדות התכנון, משרדי התחבורה והאוצר וזמינות מוגבלת של מסילות הרכבת להובלת מטענים גורמים לחוסר יעילות בניצול הציוד הנייד.**

 **העיכובים בקידום פרויקטים לפיתוח תשתיות להובלת מטענים ברכבת הביאו לאי ניצול תקציבים שתוקצבו למטרה זו. אף שתקציב ההרשאה להתחייב עמד בשנים מסוימות על עשרות ומאות מיליוני ש"ח בשנה וביצועו התממש כל שנה, ביצוע מזומן הסתכם ברוב השנים במיליוני ש"ח בודדים.**

 **יעילות הובלת המטענים באמצעות הרכבת פחתה בשנים האחרונות - בשנים 2017 ו-2018 פחתה התפוקה הממוצעת לעובד וגדלה עלות הובלת המטענים ליחידת תפוקה.**

 **פעילות המטענים הייתה הפסדית בשנים 2017-2018 ובמחצית הראשונה של 2019 ותרמה להפסדי חברת הרכבת שגדלו ב-2018. ההפסד המצטבר בשנים אלה היה כ-114.1 מיליון ש"ח. חברת הבת למטענים איבדה את איתנותה הפיננסית, ובפברואר 2019 החליט דירקטוריון חברת הרכבת להמליץ לרשות החברות לפעול לסיים פעילות חברת הבת ולפירוקה.**

 **ליקויים בהקמת חברת הבת למטענים - הקמת חברת הבת לא לוותה בתוכניות פיתוח משלימות. פעולות משרדי התחבורה והאוצר איפשרו קידום הליכים להקמת החברה, אולם המגבלות שנקבעו בהסכמים הגבילו את יכולת הפעילות שלה ועיקרו את התועלת שבהקמתה ואת היכולת להפריטה.**

 **גידול במספר אירועי הבטיחות יחסית לתנועת המטענים ברכבת - מכ-26 אירועי בטיחות למיליארד טונה-ק"מ ב-2014 לכ-31 אירועים למיליארד טונה-ק"מ ב-2018. בשנת 2015 נרשם שיא של כ-43 אירועים למיליארד טונה-ק"מ, ובשנים 2016-2018 חלה התייצבות סביב 30 אירועים.**



שיפור תחום הובלת המטענים - הממשלה החלה בהכנת תוכנית מקיפה לשכלול הובלת המטענים ברכבת.

תיקון הסכם הפיתוח בין משרדי האוצר והתחבורה לבין חברת הרכבת הכולל ביטול מקדם ההפחתה של הסובסידיה לטונה-ק"מ בשנים 2019 ו-2020, מתן בונוסים על גידול בהיקף הובלת מטענים בהשוואה ל-2018 וקביעת תמריץ להובלת מכולות ריקות כדי למנוע חדלות פרעון של חברת הבת עד למינוי הנהלה חדשה לחברת הרכבת וכן לאפשר גיבוש תוכנית התייעלות.

הפחתת במספר אירועי בטיחות של שנת 2019 - הפעולות של חברת הרכבת לשיפור הבטיחות ופעילות אגף הרכבות במשרד התחבורה לניטור שוטף של אירועי הבטיחות הביאו לצמצום אירועי בטיחות ב-2019.

עיקרי המלצות הביקורת

על משרד התחבורה **לפעול להשלמת הכנת התוכניות ליישום המלצות תוכניות האב למטענים** שהוא עצמו הכין מתוך מטרה להגדיל את נפח פעולות המטענים בצורה משמעותית.

על משרד התחבורה, משרד האוצר, המשרד להגנת הסביבה, חברת הרכבת ומינהל התכנון **לפעול יחד ליעול תהליכי התכנון**, כדי לפתח את התשתית המסילתית שתסייע בהובלת מטענים ברכבת.

על חברת הרכבת, משרד האוצר ומשרד התחבורה **לפעול בשיתוף ארגון העובדים לקידום צעדי התייעלות במגזר המטענים** כדי לשפר את התוצאות הכספיות של המגזר ולהחזירו לפעילות תפעולית רווחית נאותה.

על משרדי התחבורה והאוצר וחברת הרכבת **לפעול לכך שהסובסידיה המשולמת למגזר המטענים תשקף את התועלת שצומחת למשק מהובלת מטענים ברכבת.**

במסגרת פעילותם לקידום תחרות במשק ולהתייעלות של חברות ממשלתיות, **יימנעו משרדי התחבורה והאוצר מהטלת מגבלות משמעותיות בהסכמים עתידיים**, שגם אם הן מאפשרות קידום של מדיניות הממשלה בטווח הקצר (לדוגמה באמצעות הקמת חברות בת), יש בהן כדי לפגוע באפשרות למימוש המדיניות בטווח הארוך (לדוגמה, מגבלות על הפרטת חברות הבת בעתיד).

סיכום

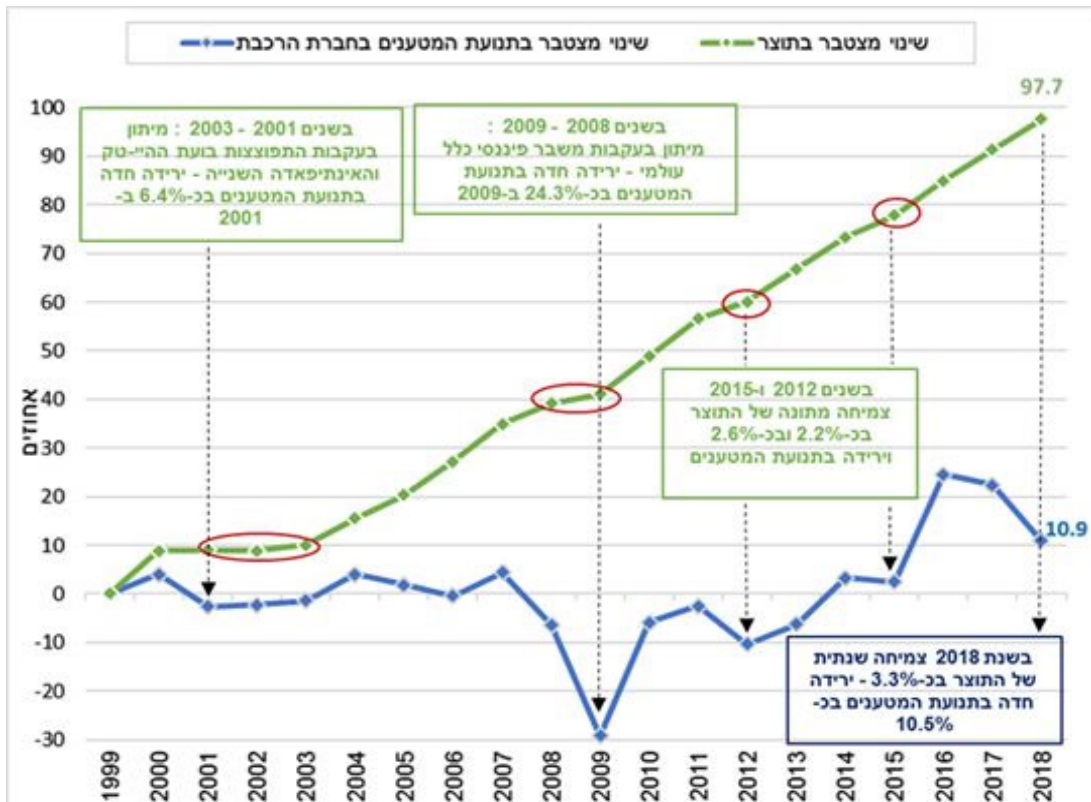
היקף הובלת המטענים ברכבת פחת בשנים 2017 ו-2018, והענף סובל ממחסור בתשתיות. מגזר המטענים ברכבת מאופיין בחוסר יעילות בגלל מחסור בתשתיות ובגלל חוסר יעילות של מגזר המטענים ברכבת, ועקב כך פעילות המטענים הפסדית בשנים האחרונות. על משרדי האוצר והתחבורה וחברת הרכבת **לפעול לתיקון הליקויים שהועלו בדוח זה כדי להגדיל במידה ניכרת את היקף הובלת המטענים ברכבת ולאפשר למשק ולחברה לממש את הפוטנציאל הכלכלי הגלום בכך.**

הובלת מטענים בחברת הרכבת



לפי מסמכי חברת הרכבת

שינויים מצטברים בתנועת המטענים ובתוצר, 1999-2018



על פי נתוני הלמ"ס וחברת הרכבת, בעיבוד משרד מבקר המדינה