הכי קרוב לרפורמה ברכבת ישראל

הנהלת הרכבת עוקפת את הוועד עם ארגון מחדש

דירקטוריון רכבת ישראל אמור לאשר תוכנית במסגרתה יוקמו 4 חברות־בנות חדשות, שיפעלו רחוק מעיני הוועד. יו"ר ועד העובדים בתגובה על המהלך: "מנכ"ל שנמצא חצי שנה עושה שינויים? המצב פה על הפנים"

השינוי המבני הצפוי ברכבת ישראל

חברות בת חדשות שיקומו
חטיבות ואגפים שיצומצמו

צילום: אוראל כהן

ליאור גוטמן

המהפך ברכבת ישראל – מנכ"ל החברה בועז צפריר הציג אתמול בפני הדירקטוריון תוכנית חדשה לעריכת רה־ארגון ברכבת, כאשר הכוונה היא לאשרה בקרוב ולהתחיל ביישומה באופן מיידי. המהלך לדברי גורמים בחברה אמור לשנות את פניה ולהפוך אותה ליעילה יותר ולבעלת תודעת שירות גבוהה. המהלך אושר על ידי משרדי האוצר והתחבורה גם יחד.

תוך של רכבת ישראל לתפעול השוטף של החברה. עיקר השינוי הוא הקמת ארבע חברות בת חדשות אליהן יזלגו פעילויות שונות של הרכבת ששכנו באגפים או פוצלו בין סמנכ"לים שונים. כפי שנחשף ב"כלכליסט" הנהלת הרכבת תקים חברת בת למטענים שתהיה בבעלותה המלאה. מדובר באחד מהפספוסים הניהוליים הכי גדולים של הרכבת, והקמת החברה רק כיום היא בבחינת "יותר טוב מאוחר מאשר אף פעם". הנה הסיבה למה: הרכבת יכולה לפעול 24 שעות ביממה ולהוביל מטענים כבדים ובכמות גדולה פי כמה מעשרות משאיות. יתרה מכך – בהסכם הסובסידיה האחרון מסוף 2009 בין הרכבת לבין הממונה על הגבלת הפעילות בתחום. מה עשתה עם זה הרכבת? כלום, לפחות עד עכשיו. עבור גוף שמפסיד כסף מן הראוי היה להשקיע יותר מאמץ בתחום זה ולהרוויח כסף "יש מאין", שלא תלוי בוועד שמשבית את מערך הנוסעים.

מה היתרון בחברת הבת מבחינת רכבת ישראל? זאת תנוהל בנפרד ורחוק מעיני הוועד, שהשבית בשנה האחרונה את תנועת המטענים ופגע בחברה. בנוסף, יצירת "יש מאין" שלא כפוף להסכמים קיבוציים ישנים שכוללים שכר גבוה אבל שעות עבודה מועטות, יוכל לספק יותר תפוקה.

חברת בת שנייה שתוקם תעסוק בפיתוח מסחרי של מתחמי הרכבת. גם כאן מדובר במהרל ניהולי שחבל שלא קרם עור וגידים קודם לכן. כל מי שביקר בתחנות הרכבת בפריפריה יודע לספר שמראה של חלקן מזכיר "באסטות" מפוזרות, חלקן מוכרות ריסקים, חלקן אוכל. מאחר שלרכבת שטחי רציפים למכביר, קל יותר להעמיד שם רשתות מזון מסודרות שיסלקו את הרוכלים. למה שחברת הבת תעשה מה שהרכבת הרכבת במקביל להתקנת טכנולוגיות מתקדמות לשיפור השירות, יאפשרו גידול מסיבי במספר נוסעי הרכבת, ויתרמו לפיתוח כלכלת ישראל וחיבור הפריפריה אל הערים המרכזיות במדינה".

התוכנית שלא יוצאת מהתחנה

הרעיון לבצע שינוי ארגוני ברכבת ישראל אינו חדש, אולם הוא נדחה פעם אחר פעם בשל התנגדות העובדים או "כיסאות מוזיקליים" בראשות החברה.

יצוין שהנהלת הרכבת והעובדים נמ־