**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 196**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, ט"ז אדר, תש"ע (02/03/2010) בשעה 10:00**

**סדר היום:**

**"השער הדרומי", רכבת לאילת, העתקת שדה התעופה, העתקת הנמל ובסיס חיל הים – ציון "יום העיר אילת".**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

כרמל שאמה

**מוזמנים**:

חה"כ יעקב אדרי

יגאל מאור – מנהל רשות הספנות והנמלים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יוסי שפיצר – מנהל תחום שדות תעופה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אודי אדירי – רכז תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

אבי מערבי – נציג אמו"ן, משרד הביטחון

רס"ן יובל כנען – אג"ת, רמ"ד דרום, משרד הביטחון

חנה איפרגן – משרד התיירות

מאיר יצחק הלוי – ראש העיר אילת

אלי לנקרי – סגן ומ"מ ראש העיר אילת

יוסי חן – חבר מועצה, עיריית אילת

זוהר מילר – יועץ, עיריית אילת

מרלן רוזנפלד – עוזרת ראש העיר אילת

אלימלך עיוש – עיריית אילת

אמיר שביט – סמנכ"ל כספים וכלכלה – רכבת ישראל

שלמה ברימן – מנכ"ל חברת נמלי ישראל

יואב צוקרמן – סמנכ"ל פיתוח, חברת נמלי ישראל

ג'וני סבג – עוזר מנכ"ל, חברת נמלי ישראל

עו"ד יאיר חזן – יו"ר דירקטוריון, נמל אילת

דורון סלונים – מנכ"ל בפועל, נמל אילת

קובי מור – מנכ"ל רשות שדות התעופה

עו"ד דינה בראון – חברת קצא"א

ראובן צוק – נשיא לשכת הספנות

צבי פלדה – יו"ר ועדת תובלה, התאחדות התעשיינים

שלמה טל – יזם סחר ותחבורה באילת

יעקב ישראל הריס – יזם סחר ותחבורה באילת

לאה לוי – יזמת סחר ותחבורה באילת

שרון שוורצמן – מגבית קנדה

ריצארד סאמרס - מגבית קנדה

ד"ר יעקב שיינין – יועץ, מודלים כלכליים

שרון אזולאי

ברוך קבלו

סוצניצקי ויטלי – עצמאי, אילת

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטארית**: אתי אפלבוים

**"השער הדרומי", רכבת לאילת, העתקת שדה התעופה, העתקת הנמל ובסיס חיל הים –**

**ציון "יום העיר אילת"**

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב. אני מגיע מוועדת חוץ וביטחון אז אני מתנצל על האיחור הקל. בהחלט עוסקים שם בדברי שהם באמת הרי גורל.

מהרות הגורל של ועדת החוץ והביטחון, אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה הראשונה לשבוע זה.

אני שמח, אדוני ראש העיר, לארח אותך. פנית אלי לפני למעלה בחודש בבקשה לקיים בוועדת הכלכלה את אחד הדיונים משורה של דיונים שמתקיימים פה בכנסת במסגרת יום אילת.

אני בעצמי חוגג את יום אילת לפחות פעם בשנה כאשר כמעט כל שנה אני מבלה את חופשתי השנתית באחד ממלונות העיר אילת. אני חושב שזה חשוב לעודד את תיירות הפנים בעיר אילת. אני תמיד נהנה וגם כשיש לי משהו לומר, אני מתקשר אליך ואומר: פה ושם הייתי עושה משהו כדי לעשות את זה טוב עוד יותר.

היום אנחנו עוסקים בעיקר באותה תכנית שכבר הצגת בפני בפגישה בינינו, תכנית הנקראת "השער הדרומי", לפיו יועתקו נמל התעופה ומתקני קצא"א לצפון העיר, נמל התעופה יועתק לתמנע, רכבת מטענים תחבר בין אילת לצין ואחר-כך תשנע משם נוסעים וסחורות למרכז הארץ. בשטחים שיתפנו מהעתקת הנמל ומתקני קצא"א יוקמו בתי מלון נוספים או אטרקציות תיירותיות אחרות.

אני חושב שצריך לחזק את אילת, העיר הדרומית ביותר, השער הדרומי לישראל. קראנו כתבות ואני גם רואה את הדברים. כאשר אני נמצא באילת אני רואה התפתחות דרמאטית במדינה, שחשוב לנו להיות עימה ביחסים טובים. הקשר בינינו לבינה הוא אסטרטגי. מדובר על ירדן אבל יש תחרות. עקבה קוראת תיגר על אילת בתחום התיירות וצריך להתמודד עם התחרות הזאת. אגב, אני בעד תחרות, תחרות זה דבר טוב אבל אתה צריך כלים כדי להתמודד עם התחרות הזאת.

נמצא פה נציג משרד האוצר, ביקשנו את סגן הממונה על התקציבים - - -

לאה ורון:

ביקשנו את המנכ"ל ואם לא אז את סגן הממונה על התקציבים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבין שסגן הממונה על התקציבים עמית לנג לא נמצא פה. אודי, לא הבנתי את עמדת משרד האוצר ואחר-כך את עמדת שר האוצר לגבי רכבת לאילת. אני חושב שרכבת לאילת היא דבר שהוא מחויב המציאות. צריך לחבר את אילת למרכז הארץ במהירות. קודם כל אולי לחסוך מהנסיעה בכביש הערבה שלדאבוננו גובה קרבנות בנפש בתדירות גבוהה מידי. כמו כל מדינה אחרת, צריך למתוח מסילת ברזל. הרכבת מגיעה עד נחל צין. אתה מותח קו ישר מנחל ציר לאילת, אתה משנע סחורות, אתה מקיים תחרות עם נמל עקבה, עם פורט סעיד. אני באמת רוצה לשמוע את עמדת האוצר כי אני מוכרח להגיד שלא הבנתי אותה. אתם בעד רכבת לאילת או נגד רכבת לאילת?

ועדת הכלכלה הודיעה כבר כמה וכמה פעמים שהיא בעד רכבת לאילת. שמעתי שמתקיימת כרגע בדיקת היתכנות יחד עם משקיעים סינים. אגב, אם אתם רוצים שהסינים יבנו, אז שיבנו. אין שום בעיה, העיקר שרכבת תגיע לאילת ותיבנה גם תחנת רכבת ישראל באילת.

ראש העיר, אני מבקש שתציג את הפרויקט. אם ד"ר שיינין ירצה הוא יוכל להוסיף. אני מבין שהוא הכין את התכנית הזאת.

מייד אחריך אבקש את התייחסות משרד האוצר לתכנית הזאת וגם את התייחסותם לגבי הרכבת לאילת.

מאיר יצחק הלוי:

תודה אדוני היושב ראש. אני מבקש לאפשר לי הקדמה של כמה דקות מהמקרו למיקרו ולאחר מכן לאפשר למר לנקרי, סגן ולממלא מקום ראש העיר ולד"ר שיינין להציג את התכנית.

הרעיון לקיים יום אילת בכנסת, אדוני היושב ראש, נובע מהמצוקה המאוד גדולה שהעיר אילת נמצאת בה. הצגתי יותר מפעם אחת את האתגרים והסיכונים מולם העיר ניצבת. הסיכונים הגדולים הם הסיכונים של ההתפתחות האזורית של עקבה וטאבה וכמובן המשתנה הדמוגרפי, שלצערי נסוג בעיר אילת. בתקופה האחרונה אנחנו רואים את 3,500 המסתננים שחדרו לעיר אילת וגרמו לנו בלגן לא פשוט בעיר.

ברשותך, אני רוצה להתייחס למשתנה האזורי וממנו לצאת לתכנית.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמה תושבים יש באילת?

מאיר יצחק הלוי:

היום יש כ-60,000 תושבים באילת.

חשוב להדגיש, אדוני היושב ראש, שאנחנו מתייחסים לעיר אילת שהיא בבחינת תרנגולת עם פוטנציאל להטיל ביצי זהב לקופת מדינת ישראל. זאת תפישתנו. אנחנו לא רוצים לבוא כפושטי יד וכעניים. אנחנו טוענים שלעיר אילת יש פוטנציאל להניב הכנסות מדהימות לקופת מדינת ישראל. די להסתכל מזרחה כדי לראות מה המלך עבדאלה עשה, לאחר שהוא קיבל החלטה אסטרטגית, לקחת את עקבה ולהגיד שזאת התרנגולת שלו. אני חייב להגיד לך, הוא כבר רואה את ביצי הזהב. אין היום מטר רבוע שלא נקנה בהרבה מאוד כסף לטובת קופת המלך.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה יודע מה ההבדל? בין החלטת המלך בירדן להחלטה של הממשלה בישראל?

מאיר יצחק הלוי:

אדוני היושב ראש, אני עובר את זה יום יום שעה שעה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, בעניין עליו מדבר ראש העיר אילת, אם המלך לקח החלטה אסטרטגית נבונה מאוד מצידו, מבין את הפוטנציאל התיירותי והכלכלי של עקבה כמקור הכנסה כלכלי למדינה שזה המוצא היחיד שלהם לים. הוא רואה את המקום כמקור כלכלי אדיר, כאבן שואבת למטבע חוץ ולכן הוא עושה את זה.

פה אנחנו מכירים את ועדות התכנון, את ההתנגדויות, את פקידי האוצר, את פקידי התחבורה ואת פקידי התמ"ת. אחר-כך יהיו ערעורים. הירוקים יערערו וילכו נגד תמנע ונגד הרכבת ופגיעה פה ופגיעה שם. אני חושב שהדבר הכי חשוב זה פשוט להסיר חסמים בירוקראטיים. זאת המשימה העיקרית.

יעקב אדרי היה ראש עירית אור עקיבא. גם הוא היה צריך להילחם ב"פקידותיסטאן" במשך כמה וכמה שנים. נכון, חבר הכנסת אדרי? במקרה הוא נכנס לכאן עכשיו.

זה בעייתי ביותר. אתה משווה את זה להחלטות המלך? הלוואי, אתה יודע – לטוב ולרע, כפי שאמרה מנהלת הוועדה, אנחנו לא במצב הזה. אתה בעצם קורא להסיר חסמים ככל האפשר.

מאיר יצחק הלוי:

אני אגיד איפה אנחנו נמצאים היום. הנהגת העירייה הנוכחית בחמש השנים עמלה קשות להציג תכניות אסטרטגיות לעיר אילת, מה שלא היה עד היום. הצלחנו לדחות את הסיפוקים המיידיים שלנו, ועבדנו קשה לבנות תכניות אסטרטגיות בכל התחומים. התחום המרכזי שאנחנו ראינו בו ברכה לעיר אילת זה באמת אותו טיפול תשתיתי של העתקת כל גורמי התחבורה צפונית לעיר אילת. לשחרר את קטעי החוף לטובת התיירות ולפנות קטעים שכרגע עומדים שוממים ולא מניבים אפילו אגורה שחוקה אחת לטובת קופת מדינת ישראל, לטובת אותם גורמים תעבורתיים. בכך זה יעזור באופן דרמאטי גם לנמל, גם לתיירות, גם לשדה התעופה ולעיר אילת באופן דרמאטי. אני לא רוצה לדון עכשיו בנושאים אחרים שקשורים לחינוך ולתיירות.

אגב, יושב ראש וועדת החינוך החליט שיש מקום להחריג את העיר אילת משום שהוא מבין כמונו את הסכנות הדמוגרפיות והאזוריות של העיר אילת.

אבקש שד"ר שיינין ומר לנקרי יציגו בקצרה את התכנית האסטרטגית ועליה יתנהל הדיון. מבחינתנו זאת תכנית ליבה שתקבע את גורלה של העיר אילת. אני לא רוצה להיות דרמטי יתר על המידה אבל זה המצב שבו אנחנו נמצאים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה המעמד כרגע של התכנית הזאת?

מאיר יצחק הלוי:

היא נבחנה על ידי אייל גבאי במשרד ראש הממשלה.

אלי לנקרי:

כפי שאמרת, אדוני היושב ראש, הכנו תכנית אסטרטגית לעיר אילת שלוקחת את העיר עד שנת 2030. במרכזה של התכנית יש את תכנית "השער הדרומי" שהוכנה בעזרתו של ד"ר שיינין. אנחנו מאמינים ביכולתה של התכנית הזאת לפתור את עיקר בעיותיה של העיר אילת ולטפל במיוחדות של העיר אילת, במאפיינים המיוחדים שלה, בבדיקות הגיאוגרפית, בעובדה שהיא נשענת כולה על תיירות, בעובדה שאנחנו מדברים כרגע על שוק מאוד קטן. אנחנו מאמינים שלתכנית הזאת יש יכולת להפוך את אילת לעיר בלתי תלויה מבחינה כלכלית ולהפסיק אחת ולתמיד להיות נטל על צווארה של המדינה.

במרכזה של התכנית אנחנו מדברים על עיר שב-2030 אנחנו רוצים שתהיה בת 150,000 תושבים. היום העיר מונה 60,000 תושבים. את זה לעשות באמצעות שני דברים עיקריים: התיירות שהאיר תמשיך להתבסס עליה ומנוע צמיחה נוסף, עוגן כלכלי נוסף, בדמות של נמל גדול מודרני שמתחיל להוות את העיקר שלו, כלומר, להיות מוצא לאסיה ולאפריקה ולבנות גשר יבשתי בין אסיה לבין אירופה. נמל שיהיה נמל מודרני וגדול שיעסיק מאות ואולי אלפי עובדים ויהווה, כפי שאמרתי, מנוע צמיחה נוסף לעיר אילת.

אנחנו מאמינים שלתכנית הזאת יש יכולת, כמובן, גם להתפתח מבחינה תיירותית. אם ניקח את אילת היום, אנחנו יכולים לראות שמבחינה תיירותית, אם אנחנו רוצים להגיע לאותה מאסה קריטית של תיירות, יש 12,000 חדרי מלון באילת. מגיעים 2.5 מיליון תיירים, כ- 6.7 מיליון לינות של תיירים בשנה. זאת לא מאסה קריטית. כדי ליצור את אותה מאסה קריטית אנחנו מאמינים שצריך רצועת חוף אטרקטיבית לתיירות. עתודות הקרקע לתיירות הן עתודות הקרקע לאורך רצועת החוף הדרומית מכיכר התיירות ועד טאבה. אנחנו נציג ברשותכם סרטון - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

חלק מרצועת החוף תפוס.

אלי לנקרי:

רובה תפוסה. 6 מתוך 10 הקילומטרים תפוסים.

תכף ד"ר שיינין יתייחס לנושאים הכלכליים שבתכנית אבל באופן עקרוני התכנית נבחנה כלכלית. אנחנו מראים שהתכנית הזאת היא תכנית שמשתלבת עם תכניותיו של ראש הממשלה ותכניות משרד התחבורה בכלל לגבי העיר אילת.

שנית, זאת תכנית שניתנת כפרויקט של BOT ובאופן עקרוני לא אמורה להוות נטל על המדינה. כלומר, זה לא אמור לבוא מתקציבה של המדינה, כי זאת תכנית שאמורה להיעשות רובה ככולה על ידי המגזר הפרטי. היא נבדקה מבחינת הכדאיות הכלכלית שלה. מי שרוצה לערער על כדאיותה של התכנית יכול לבחון את זה ולהגיש. כרגע, מבחינתנו התכנית נבדקה כלכלית ונמצאה כבעלת שיעורי תשואה נאים מאוד, הן למגזר הפרטי והן למדינה, אם המדינה תחליט לעשות את זה בעצמה.

נציג סרטון של 2 דקות כדי להבהיר מהי אותה תכנית.

**(מוצג סרטון)**

אלי לנקרי:

ברשותך, אני רוצה להוסיף כמה משפטים קצרים.

העובדות מדברות על כך שהיום הנמל עובד בפעילות מינוריות יחסית. זה נמל שמשנע כ-2.5 מיליון טון מטענים שהרוב זה אשלג ופוספטים. אנחנו משתפים פעולה גם עם חברת נמלי ישראל וגם עם משרד התחבורה בהקשר הזה. אני חושב שכולם מסכימים שבלי לחבר את הנמל לרכבת, הנמל ימשיך לדשדש. אם הוא ימשיך לדשדש, השאלה האם הוא צריך להישאר שם? אנחנו רוצים נמל גדול. אני מדגיש שאנחנו כהנהגת עיר רוצים נמל גדול ומודרני שימלא את הייעוד המרכזי שלו, עם פעילות גדולה, שמעסיק הרבה עובדים והופך להיות עוגן כלכלי נוסף לעיר.

היו"ר אופיר אקוניס:

חנ"י מסכימים לזה?

אלי לנקרי:

חנ"י בהחלט משתפים איתנו פעולה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם תומכים בהעתקה צפונה?

שלמה ברימן:

כן.

אלי לנקרי:

ברשותכם אעביר את רשות הדיבור לד"ר שיינין.

יעקב שיינין:

אנסה לסביר בקצרה את הדברים העיקריים כדי שהלוגיקה הכלכלית תובן. אני בכוונה נכנס יותר ללוגיקה הכלכלית. יש כאן בעצם שני פרויקטים שמשולבים אחד בשני. אחד, הפוטנציאל של העיר אילת לעולם לא יבוא לידי מימוש אם לא יתנו לו את כל רצועת החוף, כפי שראינו בסרט. בחוף הצפוני יש 2 קילומטר וכל החוף הדרומי עד טאבה, לא יכול לשמש את היעוד של העיר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מדבר על הכול, כולל ההעתקה של הנמל והנקודה של חיל הים? תכף נשמע את עמדת הצבא בעניין הזה.

יעקב שיינין:

יש לנו רצועת חוף של 13 קילומטר שהיא ייחודית בים האדום. אנחנו לא יכולים להתחרות לא בנואיבה ולא בדהב ולא בכל השטחים. מה שאנחנו יכולים לעשות זה בעצם ריביירה אורבנית. אנחנו שייכים למדינות של ה-OECD, המדינות המפותחות. אילת היא קרובה ורחוקה. מה שהיא יכולה לתת זה בתי מלון של 5 כוכבים, חיי לילה, מסעדות, מרכז קונגרסים, מרכז ירידים. אלה הם הדברים שהם ייחודיים לאילת על פני נואיבה. לא נוכל להתחרות בשטחים של נואיבה, אנחנו לא יכולים ואנחנו לא רוצים בזה. זה הפוטנציאל של אילת שהיא קרובה לאירופה. היא 4 שעות מנתב"ג ומשם אתה יכול להגיע לכל מדינות אירופה. זאת האטרקטיביות הגדולה ביותר של אילת שהיא בעצם כאילו בסוף אבל היא קרובה מאוד לאירופה. אני מדבר מבחינת קונגרסים, תערוכות, ירידים. לכן אנחנו מדברים על פוטנציאל של תכנית אסטרטגית של 35,000 חדרי מלון. זאת ביצה ותרנגולת. כאשר אתה בונה הרבה ויש לך מרכז ירידים ומרכז קונגרסים, הביקושים גדולים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם ממליצים להמליץ קזינו למרכז הקונגרסים?

יעקב שיינין:

זאת שאלה של מדיניות. קזינו בוודאי עוזר אבל אנחנו בנינו את זה ללא קזינו. בוודאי שקזינו זה דבר שמגדיל את ההכנסה אבל את כל התכנית האסטרטגית בנינו ללא קזינו.

היו"ר אופיר אקוניס:

מגדיל את ההכנסה בצורה משמעותית.

יעקב שיינין:

בוודאי.

הסתכלנו על ערים אחרות בעולם. אם אתה מסתכל איך לאס ואגס הפכה למרכז ירידים וקונגרסים, שלא לדבר על מרכז הימורים? כי זאת מאסה קריטית. ברגע שיש לך את המאסה הקריטית – תראה אצלנו, אתה עושה קונצרטים ואתה מביא אנשים. ברגע שתהיה לה את המאסה הקריטית של 35,000 חדרי מלון, שיהיו לך את המרכזים, אתה תראה איך היא תמשוך.

דבר שני, שאנחנו מחברים אותו אבל הוא לא קשור. אנחנו נמצאים באזור גיאוגרפי שהיתרון שלנו הוא כמו היתרון של מצרים בתעלת סואץ. אוניות המכולה הולכות וגדלות. היום מדברים על אוניית מכולה של 12,000 מכולות. אוניה כזאת לא מסתובבת בים התיכון. היא פורקת לים התיכון בפורט סעיד את המכולות שלה ונוסעת לגיברלטר לצד השני ואז יש אוניות הקטנות יותר שמובילות את הסחורה בתוך הים התיכון ובים השחור. אם אתה מסתכל מבחינת מדידת מרחקים, לעבור את תעלת סואץ, להוריד בפורט סעיד ומשם לשנע, זה בדיוק אותו מרחק כמו שתוריד באילת, תזיז את זה ברכבת, ומאשדוד או מחיפה אתה מפזר את זה על פני כל הים התיכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך אתה ככלכלן, מסביר את ההתנגדות של משרד האוצר לרכבת לאילת,אני לא מבין את זה. הם אומרים שלא תהיה היתכנות כלכלית כי לא יהיו הרבה נוסעים, כי יהיו 80 נוסעים כמו לדימונה. אגב, לפני שלקו לדימונה יש היתכנות כלכלית, יש לו היתכנות חברתית. בעיניי חשוב מאוד הקו לדימונה גם אם ההיתכנות הכלכלית שלו היא לא בשיא השיאים בשלב זה. מה הרציונאל הכלכלי להתנגד לרכבת לאילת?

יעקב שיינין:

אנחנו בדקנו רכבת מטענים לאילת. רכבת מטענים שונה מרכבת נוסעים. רכבת נוסעים יקרה פי 3. ברכבת מטענים אתה עושה פס אחד והרכבת נוסעת במהירות של 40 קמ"ש. ברכבת נוסעים אתה צריך לעשות מסילה כפולה על 200 קמ"ש. זאת רכבת אחרת, זה גשרים אחרים, זה עלויות אחרות. אנחנו בדקנו בקטע הכלכלי את הכדאיות של רכבת מטענים. יותר מזה, יש חברות שמוכנות לעשות את זה. הם לא רוצות כלום מהמדינה. זה צריך להיות המבחן מספר אחד.

מדינת ישראל, גם בנמל וגם ברכבת מטענים, המדינה לא צריכה להשקיע אגורה. מפעל כמו כימיקלים ישראל יותר ויותר רוצה לשנע את האשלג לים סוף כי השוק העיקרי שלו זה לא באירופה אלא במזרח הרחוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

הם מוכנים להשקיע בזה?

יעקב שיינין:

אני חושב שכן.

היו"ר אופיר אקוניס:

רק שלא יחשוב שזאת תהיה מסילה פרטית שלו. מדינה צריכה לעשות את זה.

יעקב שיינין:

כביש 6 הוא לא של המדינה וכולם נוסעים בו. אפשר לעשות מסילה מצין לאילת בדיוק כמו כביש 6. זאת לא מסילה פרטית כמו שכביש 6 הוא לא פרטי. על זה אנחנו מדברים. תחשוב על מונחים של כביש 6. אם זה ייכשל ואף אחד לא ירצה, יש לך בעיה.

אני בא ואומר שאני לא רוצה שהמדינה תשקיע, כמו שהמדינה לא השקיעה אגורה בכביש 6 אלא התנדבה אחרי זה לעשות דברים שלא רוצים ממנה. שתעשה את אותו דבר בנמל.

בוא נגיד כך: כל הזמן גם ראש הממשלה וגם הרבה אנשים בכנסת דיברו על הפרטת הנמלים. הנה יש לך פה נמל חדש, נמל תעלה, תפריט אותו. אם אף אחד לא ירצה את נמל התעלה הזה ואף אחד לא יאמין בתכנית של הגשר היבשתי, אז נפתרה הבעיה. אבל אם יבוא גוף ויגיד לך שהוא מוכן לבנות את הנמל ולהפעיל אותו, אז הוא כבר עשה את כל החשבונות. בדרך כלל חברות הספנות הגדולות בעולם ירצו את זה. דרך אגב, הן שותפות בעקבה. יכול להיות מאוד שאתה יכול להגיע לפיתרון אם זה כדאי או לא, לא על סמך כלכלן שבדק את זה. קח את מבחן השוק, זה המבחן הטוב ביותר שיכול להיות.

פה אנחנו מגיעים למצב שאתה מקבל בעצם שילוב של דבר שיש בו חשיבות גדולה למדינת ישראל, דהיינו, גשר יבשתי. אנחנו לא מתחרים במצרים. אנחנו מדברים על לקחת 2%-3% מנפח ההובלה בסואץ. זה לא ימוטט את המצרים והם גם לא ישנו את הכדאיות. אנחנו בדקנו את הכדאיות על סמך תעריפי ההובלה בסואץ עצמו שעלות המעבר היא בערך 200 דולר למכולה. בעצם יוצא זמן מהיר יותר אם הולכים בגשר היבשתי.

אגב, 50% מהמטענים הם מטענים שבאים לתוך ישראל כי הרי אנחנו מייבאים הרבה מאוד מהמזרח. 50% מהמטענים הם מטענים שאנחנו קוראים להם מטענים במעבר. לכן, הפרויקט הזה כשלעצמו הוא כדאי כי הוא שחרר לנו את כל החוף הדרומי.

היו"ר אופיר אקוניס:

בפינוי הנמל אתה מדבר על שני החלקים? זה כולל החלקים המערביים?

יעקב שיינין:

כן. ברגע שיש לך נמל לוגיסטי צפונה לאילת - היום כשאתה מביא את כל המכוניות אתה רואה הסיפור הכי גדול של אילת. ככה יש לך את כל הערבה, זה מקום אכסון פנטסטי, זה מקום לוגיסטי פנטסטי. אתה יכול בעצם להשתמש בנמל הזה - אם יש לך רכבת מטענים שנוסעת עד אשדוד, לאורכו אתה יכול לבנות מרכזים לוגיסטיים בינלאומיים. אתה יכול לסדר, לתקן, לבנות, הכול יש לך שם. עד כמה שאני יודע אין לנו מחסור בשטח בכביש הערבה. לכן אתה הופך את אילת לעיר תיירות ואת כל הדברים הלוגיסטיים אתה מוציא צפונה לאילת. במקום לפרוק את האשלג לאוניות בתוך אילת, אתה פורק את זה צפונית לאילת. אין לך את הזיהום. בעצם אתה מנקה את אילת. אם הוצאת את הנמל מחוץ לאילת, יש לך עיר תיירותית נקייה בלי שום דבר.

אלה הם שני היתרונות. אני לא רוצה להיכנס לפרטים. לקחנו כל דבר כזה ועשינו השוואה בינלאומית. זה הדבר ששכנע אותנו יותר מכל. לא המצאנו את הגלגל, אין שום דבר שאנחנו המצאנו. ראינו שהכול עובד במקומות אחרים בעולם. אולי זה בנאלי, אבל אנחנו עושים מיתוג. כשאתה ממציא אתה צריך לשאול האם זה עובד וכדומה, לא עשינו את זה. בכל ניתוחי הרגישות שהעברנו את זה, זה נראה שזה עומד. כמובן שיש שאלות ויש הסתייגויות. זה דבר יותר מידי גדול מכדי שיקבלו את זה על פניו אבל המבחן שלנו, וזה תואם את המדיניות גם של האוצר וגם של ראש הממשלה, זה פרויקטים שצריכים להיות של הסקטור העסקי וזה המבחן הגדול שזה צריך לעבור וכולם מסכימים.

היו"ר אופיר אקוניס:

דיברנו על הנמל ועל מסילת הברזל. קובי מור, האם אתה יכול להגיד לנו מה עמדתכם לגבי העתקת שדה התעופה באילת. אם אינני טועה, הוא עובד מאז ששוחררה אום רשרש. אולי כדאי לחשוב על העתקתו צפונה יחד עם כל הפרויקט החשוב הזה. איפה הדבר עומד ומה עמדתכם?

קובי מור:

אדוני היושב ראש, חברי הכנסת, ראש העיר חברי. אמרתי לראש העיר בשיחות שהיו לנו שלדעתי נוצרה הפעם הזדמנות פז להעתיק את השדה סוף סוף צפונה לתמנע. יש אחדות אינטרסים. שר התחבורה מאוד רוצה ודוחף להעתקת השדה מלב אילת לתמנע. מועצת המנהלים של הרשות מאוד תומכת ברעיון. גם אני, אדוני היושב ראש, חושב שצריך לעשות את זה ויפה שעה אחת קודם.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם יש קונצנזוס איפה זה תקוע?

קובי מור:

מבחינת התהליך הסטטוטורי אנחנו סיימנו. יש תכנית סטטוטורית מאושרת להעתקת השדה לתמנע. אנחנו בתהליכים של תכנית הבינוי. להקים שדה כזה זה לא דבר זול, בעיקר אם באמת אתה רוצה לעשות נמל תעופה כמו שהעיר ראויה לו. זה סיפור של סדר גודל 1.2 מיליארד שקל. שאלת המימון עדיין פתוחה. בימים אלה משרדי האוצר והתחבורה שוקדים על איזה מודל מימוני לפרויקט הזה. השלמנו פרוגראמה מסודרת לשדה. יש פרוגראמה, אנחנו יודעים בדיוק מה אנחנו רוצים, מה אורך המסלול המועדף עלינו, כמה עמדות חניה, איזה טרמינל, איזה מערכות מיון, ממש ברזולוציה הזאת. יש לנו 17 כרכים של פרוגראמה מוכנים. ברגע שייסגר העניין של מימון הפרויקט הזה, לדעתי אפשר יהיה לבצע את תכניות העבודה ואולי אפילו ללכת לפרויקט של Turn Key Project ולבצע אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה מצריך החלטת ממשלה?

קובי מור:

למיטב ידיעתי יש החלטת ממשלה. שר התחבורה מאוד דוחף את הפרויקט הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

ממתי החלטת הממשלה?

אלי לנקרי:

ספטמבר 2008, עד כמה שזכור לי.

מאיר יצחק הלוי:

חברי קובי מור, אני 6 שנים בתפקיד וכל שנה המחיר עולה ב-100 מיליון שקל.

קובי מור:

בהתחשב בעובדה, אדוני ראש העיר, שהטכנולוגיות משתנות, בהחלט יש כל הזמן התאמות.

היו"ר אופיר אקוניס:

את זה יפתרו משרד האוצר ומשרד התחבורה. אילת רק צריכה לעקוב. אלא אם כן יש לך עודפים ואתה רוצה להשתתף במימון.

לאה, אם אפשר, האם אפשר לבדוק את החלטת הממשלה הזאת מספטמבר 2008? מה היא מטילה? היא הרי מטילה על מישהו לעשות משהו?

לאה ורון:

בטח למשרדי התחבורה והאוצר.

חבר הכנסת אדרי, בבקשה.

יעקב אדרי:

בוקר טוב לכולם. אדוני היושב ראש, מכובדי ראש העיר. אני מאוד מודאג. כל פעם שאני בא לאילת, מסתכל לצד השני ורואה את קצב ההתפתחות של עקבה אני מאוד מדואג ממה שקורה באילת. אתמול או שלשלום ראיתי כתבה גדולה מאוד על קצב ההתפתחות בעקבה וגם מי מוביל את ההתפתחות, המלך עצמו.

לפני שנתיים ביקרתי בעקבה כשר לפיתוח הנגב והגליל. התלווה אלי ראש העיר וראיתי באיזה צורה הם עובדים. רבותיי, אנחנו בפיגור של שנים. בקצב הזה תוך מספר שנים הם מדביקים אותנו ועוברים אותנו, אין ספק בכך. יש להם שיטת תכנון ואישור ובנייה. אתה נכנס מדלת אחת ואחרי 3-4 חודשים אתה יוצא עם היתר בנייה ביד. רבותיי, ההשקעות גדולות. אנשים אוהבים לעבוד איפה שאפשר לעשות את זה הכי מהר. אני לא רוצה להיכנס לפרטים, שמענו הרצאה מאלפת מפרופסור שיינין. על הנמל אני שומע הרבה שנים, ויכוח עם הירדנים, שותף, לא שותף.

אדוני היושב ראש אני מסכים איתך ואני מסכים עם ראש הממשלה שהתכנית של רכבת לאילת היא מאוד חשובה. אני חושב שאם הרכבת תהיה זה כבר יביא את התנועה. שמענו שיש הרבה גורמים פרטיים שרוצים להיכנס. לא בדקתי, אני מאמין שאפשר לשנות אבל רק אם נוביל את זה בהחלטות ממשלה. הגורמים הפרטיים הם מאוד חשובים אבל חשוב שהממשלה היא שתהיה הזרז, היא שתדחוף ותיתן את המטריה לכל הנושא הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר פלדה, בבקשה. אחריו מר שלמה טל יזם סחר ותחבורה באילת. אחר-כך נשמע את נציג האוצר, את חנ"י ואת הצבא.

צבי פלדה:

תודה רבה אדוני היושב ראש. אני רוצה להתרכז בשני נושאים - הרכבת והנמל. בהתאם לבדיקות שאנחנו עשינו, אין סיכוי להתפתחותו של נמל אילת ללא רכבת מטענים. החשש הוא, ולפי התכנית שצריכה להתבצע עוד ב-2010 צריך להפריט את נמל אילת. אם יפריטו אותו כאשר אין מחויבות של המדינה לקו רכבת לאילת, תוך תקופה קצרה זה ייהפך לאתר נדל"ני בלי כל התייחסות לנמל.

המדינה החליטה, הממשלה החליטה, כעיקרון לאומי, שהיא רוצה את הנמל באילת. בד בבד צריכה להיות החלטה מיידית כי אכן הנמל ילווה גם בקו רכבת מטענים לאילת.

מה נותן לנו קו רכבת לאילת מבחינה לאומית? אלף, זה עתיר עבודה עברית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אלא אם כן החברה הסינית תעמוד על-כך שהעובדים יהיו רק סינים, כמו במנהרות הכרמל.

צבי פלדה:

אפילו אם יביאו פועלים סיניים, יש דברים שמוכרחים לייצר אותם בארץ כמו אדני הרכבת. מדובר על כ-150,000 אדני רכבת שמיוצרים מברזל.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה המרחק בין צין לאילת?

צבי פלדה:

קרוב ל-200 קילומטר.

אדוני היושב ראש, אנחנו נמצאים במצב שעדיין אין החלטה אפילו על המתווה. יש 3 הצעות למתווה קו הרכבת. למעשה לא הוחלט מהו המתווה. עד כמה שאנחנו יודעים, לפני כשנה משרד התחבורה הקציב לרכבת מעל 20 מיליון שקל על-מנת לקבוע מהו המתווה. עד היום לא נעשה מאומה. קו הרכבת, ואנחנו מאוד מקווים שהוא יהיה, למעשה יעסיק במשך כ-3 שנים, 4,000 עובדים, רובם עובדים ישראלים.

אם אנחנו רוצים למנוע כי אכן נמל אילת לא יהיה עסק נדל"ני, זאת ההזדמנות עכשיו שהוועדה תתייחס ותדאג שבפרסום המכרז יתחייב הקונה להשקיע מיידית בתוספת לתשתיות, כמו עגורנים וכל הקשור בזה. אז זאת תהיה הזדמנות לפחות לשמר את עתידו של הנמל.

מבחינת התובלה, הרי זה כבר נאמר, שתהיה הוזלה משמעותית במחירי ההובלה. היום האוצר ביטל גם את ההשתתפות בהוצאות ההובלה. עד לפני כשנה האוצר השתתף בהוצאות ההובלה מנמל אילת לצפון ולהיפך, הוא ביטל גם את ההשתתפות הזאת.

יאיר חזן:

עד לפני 4 שנים.

צבי פלדה:

אבל אז הנמל עצמו השתתף בסבסוד.

לכן חשוב ביותר שנקבל החלטה וככל שנקדים את ההחלטה ונשמר את הנמל כנמל לאומי עם שער לדרום, זאת תוספת מבחינה לאומית, כלכלית ובוודאי תגבה ותגדיל את התשתית התחבורתית של המדינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

שלמה טל, יזם סחר ותחבורה באילת, בבקשה.

שלמה טל:

רבותיי, אני מלווה את הפרויקט מ-1988. בין היתר, אני רוצה להקריא לכם כמה שורות של ועדה שהוקמה ב-1987 בקשר לנושא דומה. הממשלה מינתה ועדה שנקראה "נגב 2000", שאמורה היתה לבחון את הפרויקט נמל התעלה והרכבת לאילת. בשנת 1987 הוועדה הגישה את ממצאיה לוועדת השרים לפיתוח הנגב. ההמלצות היו: הקמת נמל תעלה בסמוך לגבול הירדני בתקציב הנאמד ב-50 מיליון דולר. הקמת קו רכבת מנחל צין עד מבואות אילת בכניסה לנמל התעלה באורך של 165 קילומטר. אמדן ההשקעה אז היה 170 מיליון דולר. משך ביצוע התכנית הוערך ב-40 חודש. אני לא אכנס לפרטים כי קודם כבר דיברו על הפוטנציאל והתרומות והיום מדברים כבר על פוטנציאל הרבה יותר גדול.

הפוטנציאל שהיה אז לפני עשרים וכמה שנים, כשהיה הרכב אחר של איפה מייצרים ואיפה צורכים, השתנה דרמטית. היום אנחנו יודעים שמייצרים במזרח הרחוק בעבודה זולה וצורכים באירופה ובארצות הברית ובארצות המתקדמות. זאת אומרת, החיוניות והתועלת שיש למוקד הזה כמוקד מרכז תחבורה בינלאומי הלך וגדל עם הזמן והעצים. אפילו היום, לאחר המשבר העולמי שחזינו לפני כשנה בקשר להתמוטטות המערכת הבנקאית בעולם, עדיין לא שינו את הרכבי הסחר ואיפה מייצרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

יותר מטריד אותי כרגע מה עשתה ועדת שרים לפיתוח הנגב ב-1987 כאשר קיבלה את ההמלצות? שנה אחר-כך התחלפה ממשלה. מה קרה?

שלמה טל:

בתוך 3 דקות אני מסיים ומגיע למה קרה היום.

מה שקרה ומה שקורה באופן אינטנסיבי ב-6-7 השנים האחרונות שכל פעם מתחלפת ממשלה, מתחלפים שרים, מתחלף סדר היום, סדרי עדיפויות וכדומה. אחת הבעיות היא לראות איפה נכשלנו ולמה לא ביצענו את זה עד היום. אחת הסיבות שנכשלנו ולא ביצענו עד היום היא כי לא נצמדנו לקונספט שאנחנו רוצים להשתחרר מסדרי עדיפויות תקציביות. אין תקציב לרכבת לאילת בגלל שרק לפני שבועיים בא ראש הממשלה עם רעיון של תחבורה עם 40 מיליארד שקל או דולר וכבר התנפלו עליו.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה הצטמצם ל-27.5 מיליארד. התכנית המקורית היתה הרבה יותר.

שלמה טל:

על כל פנים, רציתי להגיד שאם אנחנו מוציאים את הנושא הזה מבעיות של מגבלות תקציביות ורואים אותו רק כפרויקט עסקי שיכול לחיות בזכות עצמו ולמסד את זה כפרויקט בעדיפות לאומית ולהיערך למצב של פרסום מכרז להשתתפות וקבלת הצעות להשתתפות בביצוע הפרויקט. אם נגיע למצב הזה, נוכל להביא את הנושא לפיתרון מבעיות של רעיונות חדשים שהולכים ומתחדשים אבל אנחנו נשארים באותו מקום כמו ב-1987 ואנחנו עוד מעט רוצים להגיע למצב אחר. להגיע למצב אחר זה לשנות את הקונספט של ההתארגנות, איך מממשים את הפרויקט.

אני מציע, למשל, שנקים ועדה מיוחדת של הכנסת לענייני מעקב וקידום של הפרויקט הזה ושהוועדה הזאת היא תהיה הגורם המוביל ולא ההגבלות של אגף התקציבים ולא סדרי עדיפויות של משרד אלף או בית, או מדיניות של תחבורה, אלא מדיניות של שינוי המפה הלאומית. זה למעשה מה שיכול להוציא את זה מרעיון למצב שהוא אופרטיבי. יכול להיות שאם נשב בוועדה הזאת בעוד 4 שנים אנחנו נדבר איך פותחים את הפרויקט הזה ומוציאים אותו לפועל ומי ישתתף בחגיגיות של פתיחת הפרויקט.

אגב, החשיבות של הנושא הזה. הם מעבר לנושא של מרכז תחבורה וסחר בינלאומי. זה ישנה את פניה של אילת מעיר שתלויה במצב הרוח התיירותי לעיר תחבורה בינלאומית שיש לה את הכוח להעסיק מגוון גדול מאוד של בעלי מקצוע בכל התחומים ועסקים במגוון גדול מאוד. אנחנו רואים את זה בערים דומות כמו דובאי, שפתאום הפכו להיות מרכזי תחבורה בינלאומיים עם מגוון עצום של הרכבי עיסוק ועסקים והם הפכו להיות מרכז פיננסי בינלאומי.

ברשותך, הייתי מבקש שתיתן כמה דקות לחברי ישראל הריס, שבזמנו נפגש עם שמעון פרס שר התחבורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

ככל שאתה ממשיך יותר בדיבור אתה מדאיג אותי. אם הוא נפגש עם שמעון פרס כשר תחבורה זה היה ב-1972. אתה רוצה לתת לנו סקירה מה קרה מאז? לא קרה כלום.

שלמה טל:

כדאי שנשמע אותו בגלל שהוא למעשה קיים את הפגישה עם המשקיעים ושהניעה את אגף התקציבים באוצר לבחון את הפרויקט כיוון שהוא נפגש עם מר נתניהו בארצות הברית יחד עם המשקיעים האמריקאיים.

יעקב ישראל הריס:

ראש הממשלה של היום אמר לי בפירוש, כשהוא היה שר האוצר: שום דבר לא ייעשה אם זה לא ייקרא על ידי הממשלה פרויקט לאומי. אז אני שומע פה הרבה מאוד אנשים. אני כבר למעלה מ-20 שנה עובד על הפרויקט הזה. הבאתי משקיעים מחו"ל - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, שהשער הדרומי יוכרז כפרויקט לאומי?

יעקב ישראל הריס:

השער הדרומי צריך להיהפך לפרויקט לאומי. זה יכלול את הרכבת, את שדה התעופה ואת הנמל. אם הדבר הזה לא ייקרא "פרויקט לאומי", יהיו עוד מיליון ועדות כאלה כמו שפה.

אני השקעתי טבין ותקילין בנושא הזה. יש לי משקיעים שלא רוצים בכלל את הממשלה. תנו לנו להיכנס, לבנות ולעשות, כולל את שדה התעופה. אנחנו מוכנים לבנות שדה תעופה לפי כל הנתונים שתרצו. את הכול רצינו לעשות אבל כל פעם ממשלה חדשה, שר אוצר חדש, שר תחבורה חדש, שר תשתיות חדש וזה הופך את הקערה על פיה. כך עברו 22 שנה. רבותיי, אם הנושא הזה ייקרא "פרויקט לאומי" אתם תיראו מה שיקרה וזה ייצא לדרך.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה לך. אודי אדירי, משרד האוצר, בבקשה. קודם כל אני מבקש את העמדה לגבי הרכבת.

אודי אדירי:

אגיד כמה מילות פתיחה ואחר-כך אתייחס לרכבת. לגבי תכנית אסטרטגית לעיר אילת שרואה את הפיתוח של העיר ורואה את התיירות כעוגן המרכזי בפיתוח העיר. האוצר תומך בדבר הזה והאוצר היה אפילו חלק בגיבוש של תכנית כזאת בשנה שעברה ואפילו הוביל את זה.

בהקשר הזה אנחנו רואים כמה דברים כדברים חשובים וקריטיים: הוצאת שדה התעופה מתוך העיר אילת והעתקתו לתמנע.

היו"ר אופיר אקוניס:

סליחה, אני עוצר אותך לשנייה. קובי, אתה דיברת על החלטה מספטמבר 2008, העתקת שדה התעופה מאילת לתמנע. אני רואה כאן החלטה מפברואר 2004, הממשלה ה-30 בראשות אריאל שרון.

אלי לנקרי:

אדוני, אני לא אמרתי תאריך כי יש הרבה תאריכים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה הזכרת החלטה אחת וזאת החלטה נוספת.

לאה ורון:

יש החלטה גם מ-1989.

אודי אדירי:

קודם כל, אני חושב שמשרד האוצר שותף לרצון לפיתוח העיר וגם לנקוט בצעדים ממשיים כמו העתקת שדה התעופה, שהיא חשובה גם לפינוי שטחים בעיר וגם לנגישות העיר אילת לתיירים. גם העתקת הנמל הצבאי והצמדתו לנמל האזרחי, שזה תהליך שיש בו עלות כספית משמעותית. האוצר בהחלט בדיונים עם משרד הביטחון בעניין הזה ומוכן להירתם - - -

לאה ורון:

אם יש כוונה לפנות את הנמל האזרחי, אז לשם מה להעתיק את הנמל הצבאי לנמל האזרחי?

אודי אדירי:

תכף נגיע לשאלה לגבי פינוי הנמל האזרחי כי פה אנחנו רואים את הדברים אחרת. אולי נציג הצבא יתייחס לשאלה האם נמל תעלה הוא נמל שמתאים לצרכי הצבא. גם פה יש שאלות שאני המומחה האחרון לגביהם, אבל יש הרבה ספקות לגבי זה.

בהחלט אנחנו כן רואים צעדים שיפנו רצועת חוף משמעותית וישפרו את העוגן התיירותי. מפה ועד ללכת לנמל תעלה המרחק הוא רב כי נמל תעלה, בראש ובראשונה, בא לחזק עוגן אחר שהוא עוגן מסחרי ותכף אני אתייחס אליו.

ביקשת התייחסות לרכבת ולמה האוצר מתנגד לרכבת. עוד פעם, עם כל הקושי והצער שבדבר, אנחנו אחראים על הצד התקציבי והכלכלי של הדברים. נזרקו פה הרבה מספרים לאוויר, החל מ-170 מיליון דולר ועד ל-480 מיליון בבדיקה של ד"ר שיינין. הבדיקה היתה משנת 2008.

לשמחתנו, קו הרכבת לאילת, הוא אחד הפרויקטים היחידים בתכנית משרד ראש הממשלה שעברה בדיקת כדאיות מסודרת על-ידי משרד התחבורה, על-פי הנוהל המקובל ויש לה מספר ממצאים. פעם אחת, עלות של 8.6 מיליארד שקלים, שזאת עלות כוללת של הקמת הקו על פי אומדני משרד התחבורה ורכבת ישראל.

פעם שנייה, עורכי הבדיקה - - -

קריאה:

מאיפה המספרים האלה?

אודי אדירי:

יש כאן אמדן של משרד התחבורה ורכבת ישראל - - -

לאה ורון:

אתה מדבר על רכבת הנוסעים או על רכבת המטען? דיברת על הנתונים שלהם לרכבת מטען ועל הנתונים שלכם לרכבת נוסעים.

אודי אדירי:

זאת הבדיקה שנעשתה, בדיקה לרכבת נוסעים ולמטען. הבדיקה הזאת בדקה את קו הרכבת הזה ב-19 תסריטים שונים, החל מתחזיות שמרניות ועד לתחזיות מאוד מאוד מרחיבות לגבי הנוסעים והסחורות. בכולם הקו נמצא לא כדאי למשק, ובוודאי שהוא לא מצביע על כדאיות לפירמה.

אתם שואלים מה איכפת לנו אם הסקטור הפרטי רוצה לממן. אני יכול להגיד שמהיכרות שלנו עם פרויקטים מהסוג הזה ומעלויות מהסוג הזה, ספק רב מאוד אם סקטור פרטי יוכל לממן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל אמרו לך שרוצים לעשות את זה. יש קבוצה סינית. אגב, השגריר הסיני רצה להופיע פה אבל מטעמים כלשהם – זה נציג רשמי של הרפובליקה העממית הסינית. הם רוצים לעשות את זה.

יעקב ישראל הריס:

אני הנציג שלו בארץ. גם הנציג של הבנק נמצא פה בארץ.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, אין היתכנות כלכלית לקו משא וגם לקו נוסעים?

אודי אדירי:

לאף אחד מהם אין היתכנות כלכלית בדרישות המקובלות.

אבל, התקבלה החלטת ממשלה שאומרת תכנון קו לאילת. כולם מבינים שסינים, אינדונזים או שבדים, לא חשוב מי, תנאי ראשון זה תכנון סטטוטורי. אף יזם זר לא ייכנס לפה וייקח על עצמו תכנון סטטוטורי, אין דבר כזה. לכן הדבר הזה הוחלט.

יותר מזה. יושב פה סמנכ"ל הכספים של הרכבת. כבר ב-2008 בתיקון הסכם הפיתוח, משרד האוצר הקצה כסף לתכנון הקו לאילת. אנחנו מעולם לא משתמשים בכסף כחסם לתכנון. לא עשינו את זה פה ולא עשינו את זה במקומות אחרות. תקצבנו עשרות מיליוני שקלים לתכנון. יתכננו, יגמרו סטטוטורית - - -

לאה ורון:

ב-2008?

אודי אדירי:

ב-2008 בעצם היתה הסדרה של הסכם הפיתוח מול הרכבת ושם נכלל תכנון הקו לאילת. נדמה לי שזה היה 75 מיליון. אני לא זוכר בדיוק את הסכום אבל זה סכום משמעותי מאוד לתכנון. זה סכום שהוא בלי ספק מספיק לתכנון סטטוטורי. אם רוצים, יעשו תכנון סטטוטורי, יקבלו אומדנים, ידעו על מה מדובר. יבואו הסינים, ירצו לממן על חשבונם את הכול ולהפעיל, אני לא יודע.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה אתה לא יודע?

אודי אדירי:

אני לא יודע, אני לא רוצה לפסול מראש. כמשרד האוצר ומההיכרות שלי את הנתונים, יד יותר מספק סביר אם הדבר הזה יקרה, אבל אנחנו לא החסם לזה. לא היינו חסם לזה, ובטח שאחרי החלטת הממשלה אנחנו לא חסם לזה. זה לגבי קו הרכבת.

יעקב שיניין:

למה אתה כל-כך מתנגד. כל הסיפור שלך זה התנגדות. ישנם אנשים בחוץ לארץ שמוכנים להשקיע כספים במדינת ישראל.

היו"ר אופיר אקוניס:

תביא אותם לשר האוצר. תביא אותם לראש הממשלה, ואני אומר את זה ברצינות.

אודי אדירי:

אני אומר עוד פעם, אני לא אמרתי שאנחנו מתנגדים לדבר הזה. בשביל להגיע לשם – אפשר להביא אותם כבר היום אבל הדבר הראשון שהם יגידו, ואני פגשתי קבוצה כזאת במשרד התחבורה. הם אמרו שקודם נסיים את התכנון ושנגיד שיש אישור סטטוטורי.

יעקב שיינין:

אתה יודע כמה תכנונים היו על הרכבת. עשינו תכנון בדרום אפריקה לרכבת ושולם הכול.

אודי אדירי:

אין בעיה, שיבואו היום.

עוד נקודה אחת לגבי הרכבת. כל אחד מדבר על רכבת לאילת וכל אחד רואה רכבת אחרת מול עיניו. זה מתייחס לשאלה של מנהלת הוועדה. כל אחד רואה רכבת אחרת מול עיניו. בזמנו, רכבת ישראל קידמה תכנון סטטוטורי של רכבת משולבת, שתגיע ב-3.20 שעות מאילת לתל-אביב. החליט ראש הממשלה שרכבת כזאת היא לא מה שהמדינה צריכה וביקש שיתכננו כך שהרכבת תעשה את זה ב-2.5 שעות. אני לא יודעת אם רכבת שנוסעת ב-2.5 בכלל עוברת דרך נחל צין, כנראה שלא ואני לא יודע אם היא יכולה להעביר מטענים. כל אחד מדבר על רכבת אחרת.

ד"ר שיינין מדבר על רכבת מסוימת.

יעקב שיינין:

רכבת ספציפית מנחל צין שנוסעת 40 קילומטר לשעה.

אודי אדירי:

זאת רכבת מסוג אחד.

היו"ר אופיר אקוניס:

40 קילומטר לשעה?

יעקב שיינין:

כן, לא צריך יותר.

אודי אדירי:

יכול להיות שנעשה שתי רכבות. בגלל זה בדיוק החליטה הממשלה לפני שבוע לתת למוסדות התכנון, בהנחיה של משרד התחבורה, הפנים והאוצר ורכבת ישראל לשבת ולעדכן את התמ"א ולעשות קו רכבת ולתכנן. תקציבית אנחנו לא עצרנו ולא נעצור את זה.

לגבי השאלה של נמל התעלה. אני רוצה להתייחס לזה בשלושה אספקטים. לפי הערכתנו, מיטב הידע שלנו ועל פי גורמי המקצוע שיביעו את דעתם מייד, הסבירות של התרחיש של הגעה של מכולות בכמות גדולה לנמל התעלה לצרכי שיטעון, מה שנקרא גשר יבשתי לאירופה, הסבירות לזה היא מאוד נמוכה.

כרמל שאמה:

למה?

אודי אדירי:

רשות הספנות תוכל להתייחס לכך ואני אומר כמה מילים. במבנה הצפוי של קוו הספנות, האופן שבו הם נעים ופוקדים, אם זה את פורט סעיד כנקודת פיזור ואם זה בהמשך לאירופה, כניסה לאילת ויציאה מאילת הם לא על הפרק. זה עיכוב מאוד מאוד גדול בזמן ההפלגה. עצירה כנקודה סופית באילת היא מאוד בעייתית ולא נראית סבירה בהינתן דעתם של המפעילים של קווי הספנות היום.

גם דוקטור שיינין אכן מדבר על אחוז אחד מהסחורות שמגיעות מהמזרח.

יעקב שיינין:

אנחנו מדברים על קו ספציפי של חי אילת, הוא לא עובר רק בתעלה.

אודי אדירי:

אני יכול להיכנס לפירוט. הקו הזה של חי אילת הוא קו שצריך לאסוף את כל המכולות שמיועדות לישראל בכל המזרח ב"פידרים". לא כך זה עובד היום ולהערכתנו זה גם לא יעבוד כך בעתיד.

יעקב שיינין:

זה מה שיעבוד ב-12,000 מכולות.

אודי אדירי:

יש מקומות שנמצאים מערבה לשנחאי ויש מקומות שנמצאים מזרחה לשנחאי. להערכתנו לא כולם יגיעו לשנחאי בשביל להגיע לארץ בספינה. רשות הספנות תוכל להתייחס לזה בהרחבה. להערכתנו זה לא יקרה.

אם כן יקרה, המחירים שמוצגים או המחירים שמדינת ישראל תדע לספק את ההובלה הזאת, כלומר, העלות של הנמל, הקמתו, העלות של הובלה ברכבת, הקמת ותפעול ושיטעון, יהיו גבוהים משמעותית מאוד מהאלטרנטיבה של פורט סעיד. לכן, כדי לעשות את זה, נצטרך לסבסד את זה באופן עמוק. אנחנו רוצים להיכנס לתוך ההרפתקה הזאת בעיניים פקוחות. כלומר, לכולם ברור שאם נקים תשתית, אחרי זה נצטרך להשתמש בה, אפרופו דימונה. אנחנו לפחות רוצים לדעת ולשים על השולחן את הנתונים - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

שלא יהיו אי-הבנות, אתה מדבר על הרכבת לדימונה.

אודי אדירי:

כן, על הרכבת לדימונה. זה בסדר להגיד שבונים רכבת ל-80 נוסעים ומסבסדים אותה. הממשלה יכולה לעשות הכול. התפקיד שלנו לשים את הנתונים. אנחנו חושבים שהדבר הזה גם אם יקום, ידרוש סבסוד מאוד עמוק של הממשלה לאורך כל הדרך.

יעקב ישראל הריס:

יש לי שאלה אליך. אנחנו בעלי יוזמה באים ואומרים שאנחנו לא רוצים כסף מהממשלה. אנחנו נבנה את נמל התעלה, אנחנו נסבסד את נמל התעלה.

אלי לנקרי:

אפשר לבחון את העניין הזה. אפשר שהמדינה תוציא RFI ותבחן את זה. תיראו כמה משקיעים ירצו להתמודד, בואו נבחן את זה.

יעקב ישראל הריס:

זה מה שאני טוען, תנו לנו לעשות. הבאנו משקיעים וכל פעם זה נתקע בגלל אנשים כמוך.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, לא. מר אדירי מייצג את עמדת משרד האוצר. הממשלה תקבל החלטה.

אודי אדירי:

אני לא יודע מי זה אנחנו.

יעקב ישראל הריס:

משרד האוצר.

אודי אדירי:

אני אניח שאתה זה הסקטור הפרטי כולו. האחרון שצריך לחשוד בו שהוא לא רוצה לשתף את הסקטור הפרטי בהליכים, זה משרד האוצר. אבל אנחנו לא יכולים לטמון את הראש בחול. בפרויקטים כלכליים הרבה יותר מהפרויקט הזה, נכנסנו לשותפות עם הסקטור הפרטי, שמתאפשר רק הודות לסבסוד עמוק של הממשלה, גם בהקמה וגם בתפעול. אני לא מדבר על בעיות אחרות שלימדו אותנו שאין מה לדבר על כניסה להרפתקה הזאת לפני שמשלימים תכנון לפחות ברמה ראשונית. אני אומר שוב, אם יהיו גורמים פרטיים, שאחרי שיושלם תכנון והם ירצו לממן את הכול, אני לא חושב ששר האוצר יעצור אותם.

יעקב ישראל הריס:

צריך להגיע לנקודה הזאת.

אודי אדירי:

בסדר. להגיע לנקודה הזאת זה להתקדם בתכנון.

לאה ורון:

לא התייחסת לתקציב להעתקת שדה התעופה לתמנע. אני מבינה שזה מה שעומד עכשיו על הפרק.

היו"ר אופיר אקוניס:

1.2 מיליארד.

אודי אדירי:

גם שדה התעופה לתמנע – קובי אומר, ובצדק מבחינתו, זה אמדן. כמו כל פרויקט אחר שמתקדמים בתכנון נחשפים האומדנים. באמת אחרי תכנון סטטוטורי אומר קובי היום 1.2 ואומר שזה יכול להיות יותר. אנחנו כרגע נמצאים בוועדה משותפת עם מנכ"ל משרד התחבורה, עם מנהל יו"ר הרשות בהשתתפות האוצר לקידום הנושא. אני חושב שדיון אחרון התקדם בהסכמה. הגענו לסיכום שלוקחים את התכנית הזאת ומעבירים אותה לבדיקה מסודרת ולהכנה למכרז.

צריך לדון ולראות מה שיטת ההקמה והתפעול הנכונות לזה ומה השיטה הנכונה. אני חושב שאנחנו בתהליך שהוא לקראת זה.

אני רוצה לסכם ולהגיד שצריך להחליט גם במה מתמקדים. אם ההתמקדות היא בפיתוח האופק התיירותי של העיר אילת, אז יש כאן דברים גדולים לעשות בעלות נכבדה שהם אפשריים לביצוע בפרק זמן סביר והם יפנו רצועת חוף משמעותית בחלק הדרומי ויפנו את הנמל הצבאי.

מאוד יכול להיות שדווקא היתפסות לתכניות שיש בהן הרבה אלמנטים אחרים, אבל תיירות לעיר אילת הם לא יביאו ב-15 השנים הבאות. אסור שהם יבואו על חשבונם. כבר אמרה מנהלת הוועדה, למה להעתיק פעמיים. יכול להיות שבסוף נגמור בדיוק במצב שאנחנו נמצא בעיר. כדי לסייע לתיירות בעיר אילת אלה הם הפרויקטים החשובים ולא נמל התעלה.

שלמה טל:

הבחינה של כל פרק או כל מרכיב בנפרד היא הורסת את הפרויקט. אם מדברים על העתקת השדה אסור לדבר על זה בנפרד מהשילוב של השדה כמשרת גם נושא של הובלה של מטענים שקשורים עם הפרויקט של נמל התעלה.

יעקב ישראל הריס:

אנחנו הצענו לבנות שדה תעופה למטענים לאילת וגם יהיו נושאים תיירותיים משום שהעסק הגדול יהיה מטענים.

אודי אדירי:

אני אומר פה שלהערכתנו, הערכת רשות שדות התעופה ומשרד התחבורה, שדה התעופה לאילת הוא גירעוני מאוד גם בתפעול, בהקמה ובוודאי אבל לא כל שכן בתפעול. אם יש גורם פרטי שמעוניין לקחת על עצמו את ההקמה ואת התפעול של שדה התעופה באילת, באוצר נשמח לשמוע על-כך.

יעקב ישראל הריס:

אני רוצה להסביר דבר פשוט מאוד. כל הפרויקטים האלה, שאנחנו מדברים עליהם, שלובים אחד בשני. בלי נמל תעלה אין סיכוי בכלל לנמל תעופה. אתה יודע מה יהיה? אנחנו נשתמש בנמל עקבה גם לשינוע של משאות וגם בנמל התעופה של עקבה לטיסות. זה מה שיהיה בסוף.

היו"ר אופיר אקוניס:

דרך אגב, היתה החלטת ממשלה על נמל תעופה בין אילת לתמנע. זה היה לפני 15 שנה. גם לא קרה עם זה כלום.

יעקב ישראל הריס:

זה מה שירדן שואפת. היא פועלת בכל מלוא המרץ בשביל זה. כל מה שאנחנו מפטפטים פה, הם בינתיים עושים.

שלמה ברימן:

אני חושב שאנחנו צריכים לנסות לשנות את הכיוון. זה נכון שחייבים תמיד להסתכל על חזון ולעבוד לפי חזון. השמיעו פה תאריכים שונים של החלטות שהתקבלו ואני חושב שהן היו כולן מבוססות על איזה חזון. בגלל שזה היה חזון וזה היה גדול הגענו למצב שאנחנו נמצאים בו היום. צריך לזכור שיש גם שתי החלטות משלה שאומרות שבאילת חייב להיות נמל. אני חושב שמפה צריך להתחיל. צריך להיות ברור שצריך להיות נמל מטענים באילת. אני לא חושב שאיזו מדינה בעולם תחליט על סגירה של פתח שיש לה לעולם. היינו כבר במצב שחלק מהנמלים נסגרו בגלל בעיה ביטחונית. אני חושב שנמל חייב להיות.

במקרה הזה ראוי להסתכל על פיתוח בשלבים ולא ישר להתחיל מהשלב האחרון. פרקטית לא נקבל בסוף שום דבר ונשב פה עוד פעם ונדון שוב על מה שכבר דיברנו בעבר.

אם נסתכל על הפיתוח בשלבים, אנחנו גם נקטין את ההתנגדויות של כולם. אני שמח לשמוע שיש כרגע תכנון של הרכבת לאילת, כפי שאמר אודי, ושיש תקציב לזה. זה בהחלט יכול להגדיל את הפוטנציאל של שינוע מטענים לעיר. אני חושב שגם היום אפשר להגדיל את שינוע המטענים ועל זה צריכים לחשוב.

דוקטור שיינין הציג כאן פוטנציאל שהוא גדול מאוד להגדלת כמות המטענים באילת. גם פה הייתי עושה הפרדה, בין הפוטנציאל של יבוא ויצוא מטענים ששייכים למשק הישראלי, יש כמות גדולה מאוד שמגיעה מהמזרח לכיוון ישראל, נדמה לי שכ-300,000 מכולות לשנה, לבין היכולת או השאיפה להפוך גם לנמל מרכזי, שזה בסדר אבל אני אומר שצריך להפריד את זה כי אחרת לא יהיה לנו לא את זה ולא את זה.

אני דווקא מסתכל על הפוטנציאל הישראלי שהוא מאוד גדול. ברור לי שכדי להשיג אותו אנחנו חייבים להסתכל גם על הנמל השכן. שני הנמלים האלה צריכים ויכולים לחיות אבל הם צריכים להסתכל בראייה יותר גלובאלית על הנמל השכן. לנמל השכן מגיעות מרבית חברות הספנות הגדולות וצריך לראות איך אנחנו מגבירים את שיתוף הפעולה כדי להגדיל את הפוטנציאל של נמל אילת בסחר ישראל בשלב הראשון.

אפשר להתחיל בשלבים והשלב הראשון שאפשר לעשות זה ליצור מסוף לוגיסטי, שמשתלב גם עם החזון של נמל התעלה באותו מקום שרוצים לראות אי פעם, אם יהיו יזמים פרטיים שירצו לבצע את זה, אבל כבר עכשיו ליצור איזה עוגן בצפון העיר, שלדעתי הוא יכול לעבוד גם בלי רכבת בשלב ראשון. אני יודע שלטווח ארוך יצטרכו ואני שמח לשמוע שמתכננים רכבת. יכול להיות שבסוף יגיעו למסקנה שתהיה רכבת. בסוף אם זה לא יהיה ורק נגיד את זה, אז לא יהיה כלום. אז אם מתכננים את הרכבת, יכול להיות שבמקביל, הגדלת שינוע מטענים באילת יגדיל את הביטחון בוודאות של היתכנות רכבת. אבל כשאין לנו היום כלום ומנסים לעשות את הכול, אנחנו נישאר עם כלום. את זה אנחנו חייבים לעשות.

יש הרבה נתונים. יש את הנתונים של שדה התעופה, תהיה את עבודת התכנון. אני חושב שכבר צריך לשבת ולקבל החלטה שעושים ומשלימים את הבחינות הכלכליות עד ברמה הרבה יותר מדויקת מאשר העבודות שהושלמו עד עכשיו. אם הרכבת כבר סיימה זה עוד יותר טוב כי אז יש גם רכבת וגם שדה תעופה ויהיה גם נמל. אפשר יהיה לקבל החלטות הרבה יותר מושכלות.

אני חושב שכדאי היה – אני לא יודע איך מתקבלות ההחלטות, שיהיה איזה מעקב כדי שאפשר יהיה לראות את הדברים האלה. צריך להתקדם עקב בצד אגודל, כדי לקבל את ההחלטות הנכונות.

היו"ר אופיר אקוניס:

יאיר חזן, יו"ר דירקטוריון נמל אילת.

יאיר חזן:

אני באמת רוצה לברך את הוועדה שהחליטה להקדיש יום לנושאים של אילת, עם כל שלל הנושאים שאתם מנהלים בוועדה הזאת.

מההיבט של נמל אילת, יש שתי החלטות ממשלה, שקובעות שנמל אילת הוא נמל אסטרטגי ויש לשמור על היקף הסחר שעובר דרכו. האסטרטגיה של נמל אילת נבחנה בשתי מלחמות שהיו לא מזמן. ב"שלום הגליל" ראינו מה קורה בנמל חיפה. ב"עופרת יצוקה" ראינו מה קרה בנמל אשדוד. גם עובדי נמל אילת התגייסו לעזור לעבודה בנמל אשדוד בזמן המלחמה, כאשר נמל חיפה נסגר וכל הפעילות עברה לאשדוד.

היקף הסחר של מדינת ישראל עם המזרח הוא גדול מאוד. לא יתכן שמכל ההיקף הזה לא תגיע כמעט מכולה אחת לנמל אילת. אפילו הקו הפשוט של צים מדרום אפריקה נסגר ועבר לחיפה וזאת מכמה סיבות. כמובן שיש את העניין של התובלה היבשתית, שזאת הבעיה העיקרית. הסבסוד של הממשלה שהיה קיים עד לפני 4 שנים והפסיק. החברה שלנו סבסדה חלק מהזמן את מה שהממשלה הפסיקה לסבסד, אבל לא יכולנו לעמוד לבד בנטל הזה. אנשי האוצר לא כל-כך אוהבים את המילה "סבסוד" כי היא מילה גסה, אבל מה לעשות שזה השוואת תנאים למה שקורה בנמלים הצפוניים. את הרכבת לנמל חיפה ואשדוד בנתה מדינת ישראל מהכספים שלה. לנמל אילת אין רכבת והפיצוי יכול להיות בצורת סבסוד.

דרך אגב, אנחנו הוכחנו למשרד התחבורה, בגרפים שונים, שהסבסוד הזה בסופו של דבר חוזר למדינה בגדול. ככל שהפעילות דרכנו היא גדולה יותר הרווחים גדולים ואנחנו מחזירים את זה גם באמצעות מיסים וגם באמצעות דיבידנדים שאנחנו משלמים למדינה והעברנו הרבה מאוד כסף למדינה בשנים האחרונות. בסופו של דבר הכסף יוצא מכיס אחד ונכנס דרך כיס אחר אבל לא רוצים לשמוע. הפקירו אותנו בעניין הזה לבד להתמודד עם הבעיה ואנחנו לא מסוגלים לבד להתמודד עם סבסוד של תובלה יבשתית בהיקפים כאלה גדולים.

דרך אגב, נתנו גם הצעות למדינה, שישחררו אותנו מכל מיני דמי שימוש כאלה ואחרים ואנחנו נסבסד אבל גם את זה לא מוכנים לשמוע. בכלל, בשנים האחרונות נמל אילת הפך להיות בשנים האחרונות לאיזו אבן שואבת. הנמל הקטן הזה שהפסיד כל הזמן כסף פתאום התחיל להרוויח וכולם קפצו על המציאה ורואים איך אפשר למשוך כסף מהנמל, כששום דבר לא חוזר לנמל הזה.

אז קודם כל צריך לעשות משהו בעניין הזה. כמובן שרכבת יכולה לשפר מאוד את התנועה של הנמל. הייתי רוצה להעלות את העניין של בסיס חיל הים. כל מי שחושב עדיין, גם באוצר – כדאי מאוד שתרדו מהרעיון הזה להעביר את בסיס חיל הים לתוך הנמל. זה ממש חיסול של נמל אילת. אם הבסיס הזה יעבור לתוך הנמל, אי-אפשר יהיה לדבר בכלל על תנועה של מכולות כי אין עורף, אין איפה לשים את המכולות האלה וזה השטח האחרון שנשאר לנמל.

אני שמח שגם ראש העיר ירד מהתכנית הזאת והתכנית היום היא לצמצם את הבסיס, להשאיר אותו במקום שהוא נמצא בו.

לסיום אני רק יכול לומר שהמדינה שלנו תסתכל איך יותר עוזרים לנמל אילת ולפרויקטים במדינה מאשר לפיתוח של תעלת סואץ. כל הסחר הגדול הזה שעובר היום דרך תעלת סואץ, אפילו חלק קטן ממנו, כמה אחוזים – אנחנו לא רוצים יותר מ-1% או 2%, שיעבור דרך נמל אילת.

אני לא רוצה לחשוב מה יקרה אם יום אחד יקום מלך חדש במצרים ויחליט לסגור את התעלה, כמו שזה קרה לפני כך וכך שנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

במצרים יש נשיא ולא מלך. כאשר המצרים החליטו להדיח את פארוק, הוא היה המלך האחרון של מצרים ואחר-כך התחילו להיות נשיאים.

יאיר חזן:

אני השתמשתי באלגוריה של "יקום מלך חדש". יקום נשיא חדש במצרים או שיקרה משהו חדש ומישהו יחליט יום אחד לסגור את התעלה. האם נמל אילת יכול לעמוד במשימה הזאת? דיברו כאן על ציוד, דיברו על כשירות של הנמל לשנע את כל הדברים האלה. בכל אופן, צריך לחזור ולשים את נמל אילת בסדר עדיפות מסוים. אנחנו לא חושבים שאנחנו נגיע לרמות של אשדוד וחיפה אבל בהחלט אפשר לבנות שם נמל עם סחר סביר. תיראו מה קורה בעקבה, עם חברת "מרק" שלקחה את מסוף המכולות שם. בעניין הזה צריך להגיד שאחת הבעיות הגדולות שלנו זה גם העניין של החרם הערבי, שהוא קיים עדיין. אניות שמגיעות לג'דה, לא יכולות להגיע לנמל אילת. אפילו שזה לא תקין וזה נוגד חוקים בינלאומיים כאלה ואחרים, עדיין יש חרום שניוני שלא מאפשר לאניות שמגיעות לג'דה להגיע לנמל אילת. אחרת היינו זוכים לביקור של הרבה מאוד חברות. כפי ששמעתם, כל החברות הגדולות בעולם מגיעות לנמל עקבה. הן צריכות רק לעשות סיבוב פארסה ולהיכנס לנמל אילת והן לא עושות את זה בגלל החרם.

היו"ר אופיר אקוניס:

רב סרן יובל כנען, בבקשה.

יובל כנען:

ברשותכם, אתן לנציג משרד הביטחון להתייחס להיבטים הבין משרדיים ואני אתייחס להיבטים המבצעיים.

אבי מערבי:

לגבי נמל אילת. אני חושב שאין ספק פה ואנחנו תמימי דעים שחיל הים נחוץ למרחב הימי הדרומי על מנת להגן על חופי מדינת ישראל מהאיומים מהמזרח. על פי תמ"א 13, נקבע באילת שטח בצמידות לנמל האזרחי, לשם אמור להיות מועתק הנמל הצבאי.

יחד עם זאת, יש לנו עבודת מטה עם חנ"י לגבי בדיקת חלופת התכנסות בתוך הנמל הקיים. הנושא הזה נמצא כרגע במשא ומתן מול חנ"י והוא בלתי מבוצע. אנחנו עדיין אמורים לסגור עם חנ"י לגבי בדיקת חלופת ההתכנסות.

לאה ורון:

שמשמעותה, צמצום השטח של הנמל?

אבי מערבי:

חיל הים מחולק היום לשניים, החלק התחתון והחלק העליון, באמצע עובר כביש 90. לפני שנתיים שלוש שחררה מערכת הביטחון כ-35 דונם מהמחנה העליון עבור הרחבת שכונת שחמון באילת. לאחר מכן צומצמו התקורות.

לגבי החלופה של ההתכנסות, אנחנו כרגע נמצאים בשלבים של הבדיקה והיא עדיין לא החלה.

באשר לנמל, החלופה הדרומית. הדבר הזה לא הובא לידיעת מערכת הביטחון. הדבר הזה לא נבדק מבחינה ביטחונית אסטרטגית כך שאין לנו שום מידע בנושא הזה.

אלי לנקרי:

אתה מדבר על נמל התעלה?

אבי מערבי:

כן, על נמל התעלה, סליחה.

אלי לנקרי:

אם הבעיה תצטמצם לחיל הים, אפשר להשאיר את חיל הים על רצועת החוף הדרומית.

יובל כנען:

הנושא של נמל התעלה זה לא נבחן. אפשר לעשות בחינה אבל כרגע אין לנו עמדה בנושא אנחנו נשמח לבדוק את הנושא.

בהקשר של שדה התעופה בתמנע. שדה התעופה תואם מולנו, עבר התייחסות וגם אושר. יש 3 היבטים מרכזיים בהקשר שלו: הראשון הוא תיאום מלא בסוגיית הבקרה והתעבורה האווירית. השני, ה הוא ההכרח להציב מכ"ם מעל בקעת תמנע, כדי לשפר את יכולת הבקרה האווירית במקום. הדבר השלישי, אני מסב את תשומת לבכם להתניות המטה ללוחמה בטרור במועצה לביטחון לאומי בכל מה שקשור למיקום הנמל הזה והתפעול שלו. זאת סוגיה מאוד קריטית שנוגעת לפעילות שלו.

בשולי הדברים רק אציין שבעבר העלינו הצעה שיש שדה תעופה מצוין בעבדה. יש את הכביש היפה ביותר בארץ, שיורד מעבדה לאילת, שאולי הוא גם המסוכן ביותר בארץ. אני חושב שבעלות תקציבית לא גבוהה במיוחד אפשר לשדרג אותו בצורה משמעותית. לחתוך זמן נסיעה מ-0:45 דקות ל-0:25 דקות ואולי לחסוך. אבל זה לא על שולחני וזה לא על השולחן שלנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

ראובן צוק, בבקשה. אם אפשר, להתכנס לדברים יותר קצרים.

ראובן צוק:

אני נשיא לשכת הספנות הישראלית. אני אנסה להתייחס אך ורק לאספקטים התפעוליים של הנמל. אין ספק שרכבת לאילת משנה את כל התמונה אבל אני לא רוצה להיכנס לזה כרגע.

קודם כל, נמל אילת של היום משרת שני מגזרים בודדים. אחד זה הצוברים, שאין להם אלטרנטיבה בצפון והשניים, אלה הרכבים, שיש להם אלטרנטיבה בצפון. נמלי הצפון יכולים לספוג את הרכבים של אילת בקלות, בלי השקעה של אגורה אחת. צריך לקחת את זה בחשבון. זה לא קרה סתם. זה קרה כי באיזה מקום ביטלו את הסובסידיות של אילת ומטענים הפסיקו לבוא לשם. אבל זה לא רק זה.

אני רוצה להזכיר לכל מי שלא זוכר, שלפני 30 שנה חברת צים היתה מובילה מאילת לצפון כ-1,000 מכולות בשבוע, מתוכן 20%-30% מטענים של הגשר היבשתי. הם הפסיקו לבוא לאילת מכיוון שהסובסידיה נגמרה וגם בגלל שלאוניות אין אינטרס לבוא גם לאילת וגם לים התיכון. כל האניות שמגיעות היום מהמזרח הרחוק ואזורי הים התיכון, ממשיכות הלאה, או בים התיכון או מעבר לים התיכון והכניסה לאילת איננה כדאית כלכלית ולדעתי גם לא תהיה כדאית כלכלית מחר. אם זה נכון לגבי אוניות של 2,000 ו-5,000 מכולות, זה בוודאי נכון לגבי אוניות של 12,000 מכולות.

צריך לקחת עוד דבר בחשבון. כשמדברים על 50% שיטעון ו-50% מטען ישראלי – אם שלמה צודק והוא דיבר על 300,000 בשנה לאילת, חלק מזה זה גם יצוא. חלק גדול ממה שירד באילת, אם זה יהיה 150,000 TEU בשנה כמטרה, צריך לחזור חזרה ריק. אין יצוא מלא היום למזרח הרחוק. היצוא למזרח הוא בטל בשישים וצריך לתקצב גם את ההובלה.

יעקב שיינין:

זה נכון מכל מקום בעולם, אדוני. זה נכון מאירופה, זה נכון מארצות הברית.

ראובן צוק:

צר לי לתקן אותך. זה לא נכון לגבי אירופה וזה לא תמיד נכון לגבי ארצות הברית.

יעקב שיינין:

מה זה לא תמיד?

ראובן צוק:

אני לא רוצה להיכנס לנושא הזה אבל כשאתה עושה את הכול במקום אחד, אתה יכול להשתמש במקום של אזור אחד באזור שני, מה שלא נכון כאשר אתה עובד בנקודת קצה. אני לא רוצה להיכנס לשיקולי לוגיסטיקה כאלה אבל זה וודאי לא מדויק לגבי אירופה וארצות הברית.

פה צריך לקחת בחשבון שגם תעריפי השיטעון, שמדינת ישראל מתכננת בעתיד הקרוב, הם פרוהיביטיבים ואף קו ספנות לא יביא אוניה, לשטען פה 50% מכמותה, אם בכלל, כדי לשלם את מה שרוצים לקחת ממנו. כשמדברים על נמלי חיפה ואשדוד ואומרות חברות גדולות שתעריפי השיטעון האלה לא כדאיים להם, אז על אחת כמה וכמה באילת. אגב, זה נושא שביקשנו לקיים בו דון בוועדה הזאת, וזה נושא השינוי בתעריפים המתוכנן והצפוי שמתבשל כעת בכל מיני מקומות.

משפט אחרון לגבי נמל אילת. אנחנו לא מעריכים שאוניות גדולות ואניות משמעותיות תעבורה דרך אילת כדי לזרוק פה כמות מטענים ותחזורנה חזרה לעבור בתעלת סואץ. עקבה משרתת מטענים ומרבית הקווים שבאים לשם זה יעד קצה. האוניות האלה אינן ממשיכות הלאה.

אמיר שביט:

הן יכולות לקחת לישראל כיעד קצה, לעשות פריקה - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, לעקבה אין מסילת ברזל.

ראובן צוק:

עקבה משרתת בעיקר את עיראק ואזורים אחרים שקשה לי לראות אותנו משרתים מחר.

אני חוזר רגע לנמל אילת. נמל אילת הוא גם לטעמנו נמל אסטרטגי. החלטת ממשלה היתה כזאת לפני 20 שנה, נדמה לי בתקופתו של רבין המנוח, ולא בוצעה כלום ומאז לא השקיעו בנמל אילת על מנת שיהיה נמל אסטרטגי. גם במלחמת לבנון השניה, כשנמל אילת ניסה להירתם לעזרה הוא נתקע. הוא לא הצליח להתמודד עם האוניה הגדולה היחידה שהיתה שם. הוא כן עזר לנו מאוד בזה שהוא העביר פועלים לאשדוד במלחמת לבנון השניה.

נכון שאם רוצים נמל אסטרטגי צריך לסבסד אותו או בהובלה יבשתית או בשירותים שהוא נותן אחרת אין לו הצדקה. כדי שיהיה נמל אסטרטגי, צריך לשמור אותו באיזו מתכונת של עבודה. אם מחר באה אוניה עם 2,000-3,000 מכולות, נמל אילת לא מסוגל להתמודד איתה. הוא לא מסוגל, לא השקיעו בו דבר כדי שיהיה מסוגל. אי-אפשר לעבור מ-500 או 1,000 מכולות, ל-12,000 מכולות. אגב, נמלי ישראל של היום עדיין לא יודעים לטפל באוניות כאלה.

צריך לומר שאנחנו בונים תשתית אלטרנטיבית אסטרטגית מסוימת. זה מחייב מנופים וציוד ומחייב סובסידיה של הובלה יבשתית אחרת לאף אחד לא יהיה כדאי. אולי אז תבואנה חלק מהאוניות הקטנות גם לאילת. אולי נוכל לשמר אותה גם כאלטרנטיבה אם וכאשר יקרה משהו בצפון. אבל הקפיצה הזאת מאפס ל-12,000 מכולות, ל-6,000 מכולות מטען ישראל ו-6,000 מכולות מטעני שיטעון, לצערי זה חלום באספמיא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אמיר שביט, בבקשה.

אמיר שביט:

אני סמנכ"ל כספים וכלכלה ברכבת ישראל. אתייחס לכמה נקודות עליהן דיבר אודי. הבדיקה שעשינו בזמנו עם משרד התחבורה נשענת על המצב הנוכחי. היא לא באה ואומרת שהנמל ייצא מאילת אלא אומרת שהרכבת צריכה להגיע עד לנמל הנוכחי. יש כמה השקעות שצריך לעשות בתוך הנמל עצמו כדי לקלוט את הרכבת. היא לא מדברת על מה שדובר פה בכלל.

שנית, היא מתוכננת כרכבת נוסעים. למה? דיברת על התהליכים אצלנו במדינה בכלל. כשאנחנו באים לתכנון הזה, אנחנו מתכננים אותו למקסימום שלו, כולל רכבת נוסעים והכול, ואחר-כך בשלבי הביצוע יחליטו מה עושים. כדי לא ליצור את המצב שאמרו שבדימונה שליד רכבת המטענים נשים רכבת נוסעים, ואז התחנה היא מחוץ לעיר.

בתוך התכנון הזה, זזה תחנת דימונה למקום יותר נורמאלי בתוך העיר. זה בתוך התכנון שאודי דיבר עליו בהיקפים הגדולים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא בכניסה לעיר?

אמיר שביט:

היום זה בכניסה. התכנון זז לכיוון "כיתן". התכנון של הרכבת לאילת מזיזה ג את תחנת דימונה. התכנון של הרכבת לאילת מזיזה גם את תחנת דימונה. זאת רק דוגמה. המטרה היתה שהתכנון הוא מרוכז ומשולב.

היו"ר אופיר אקוניס:

כי מדימונה זה ממשיך לצין ומשם אתה צריך לרדת לאילת. דרך אגב, אני אולי ארגיע את משרד האוצר, שגם בקו לרחובות, שנפתח ב-1991, לא היו בהתחלה נוסעים. אין כמובן השוואה בין הגודל של רחובות והקרבה לעבודה בתל-אביב או במרכז אבל בהתחלה נוסעים מעט אחר-כך מתרגלים. לא בטוח שבבנימינה היו בהתחלה הרבה אנשים כשהקו נפתח. בסוף ייסעו.

אגב ראיתי את הכתבה באחד מערוצי הטלוויזיה על המרחק בין מרכז העיר דימונה לבין תחנת הרכבת בדימונה. אולי צריך לסבסד את "שאטל" ממרכז העיר.

אמיר שביט:

עשו "שאטלים" חינם.

היו"ר אופיר אקוניס:

ועדיין לא נסעו? תעשו שיווק אגרסיבי לרכבת בדימונה.

קריאה:

אחת הבעיות היא שאי-אפשר להגיע מדימונה לתחנה המרכזית בבאר-שבע.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, זה דבר קצת בעייתי.

אודי אדירי:

גם הרכבת לעכו לא תגיע לעכו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה לא הולך לסלול אותה במקביל לכביש 85?

אודי אדירי:

זה בדיוק הסיפור של דימונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אל תעשה את הסיפור של דימונה.

אודי אדירי:

זה התכנון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז תשנו את התכנון. הרי כל הרעיון הוא לחבר למסילת החוף. טוב שהתורכים סללו את רכבת לעכו, אחרת הייתם מתנגדים.

אמיר שביט:

גם הבדיקה שנעשתה היא בצורה חיובית למשק. אודי חושב שבכללים היא - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אודי, אני אומר לך, אם עלית על הבעיה הזאת לגבי עכו-כרמיאל, תטפלו בזה לפני שתחזור הטעות של דימונה. גם לרכבת ישראל אני אומר את אותו דבר.

אמיר שביט:

התכנון בכרמיאל הוא חיבור של כרמיאל למטרופולין של חיפה. קוראים למסילה עכו-כרמיאל, כי גיאוגרפית זה המקום, אבל בסך-הכול זה חיבור בין אנשי כרמיאל למטרופולין של חיפה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא הבנתי איך אתה הולך לחבר את כרמיאל למסילת החוף.

אמיר שביט:

היא תתחבר למסילת החוף. יהיה בסוף קו כרמיאל-תל אביב.

היו"ר אופיר אקוניס:

הבנתי, היא תעלה דרומה. תיסע מערבה ותעלה דרומה, הבנתי.

אמיר שביט:

היא מתחברת באזור "נעמן".

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה יכול להעתיק את תחנת עכו למלון "חוף התמרים" ואז אתה בכלל מפנה גם מקום במרכז העיר. אתה יכול לעשות שם הרבה דברים.

אמיר שביט:

נכון. עוד פעם, גם הבדיקה הכלכלית שנעשתה, נעשתה בזווית שאין פי שניים תיירים באילת ופי שניים מקומות לינה באילת. הבדיקה נעשתה לפי הנחיות של משרד התחבורה ומשרד האוצר, ובדקו את ההשקעה הגדולה הזאת. אני כל הזמן אומר למשרד האוצר, זה כמו השקעה של כביש בין מזכרת בתיה לחולה. באותם כלים בדקו את זה. ההשקעה פה היא קצת יותר משמעותית. יש היבטים הרבה יותר כבדים על קו לאילת לגבי שדה דב, לגבי ימי שהייה של תיירים בארץ.

אודי אדירי:

זה נלקח בחשבון.

אמיר שביט:

זה לא נלקח בחשבון במספרים, זה נאמר בשורות כלליות. לכן אני אומר, כשאתה בא לבדוק בדיקה כלכלית על הרכבת לאילת, לא דינה ככל בדיקה כלכלית שולית אחרת שנעשית. הבדיקה היא בעצם על ההשקעה השולית של המשק. ההשקעה של רכבת לאילת במימדים האלה, כולל נוסעים כולל הכול, היא בערך 70% מכל ההון של רכבת ישראל היום. אנחנו היום נמצאים בסדר גודל של נכסים של 15 מיליארד ומדובר על השקעה של 7-8 מיליארד שקל. אי-אפשר לבדוק אותה כבדיקה שולית. רכבת הנושאים והמטענים היא לא פרמטר. עדיין, גם בפרמטר הרגיל והכי שמרני, היא נעשתה בצורה חיובית למשק.

היו"ר אופיר אקוניס:

אמנם אנחנו בסוף המושב הזה. הסיור הראשון שלנו ברכבת היה בחלק הדרומי. ב-21 לחודש יש לנו ביקור בחלק הצפוני של הרכבת. אודי, אני מקווה שאתה מצטרף אלינו. אולי עמית עצמו, ירום הודו, ירד על העם ויבוא איתנו ברכבת לכיוון צפון. נורא קשה לראות אותו בוועדה.

אודי אדירי:

הסברתי למנהלת הוועדה למה הוא לא בא.

היו"ר אופיר אקוניס:

מזמן לא ראינו אותו. פעם אחרונה שראיתי אותו היתה כשהוא ביקש מאיתנו להטיל אגרה כביש 6, על החלקים הדרומיים, והוא קיבל תשובה שלילית.

אודי אדירי:

זה אני הייתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפרופו אילת והדרום, אני רוצה לנצל את ההזדמנות ולספר לכולם שעל שני הקטעים הדרומיים האחרונים של כביש 6 ביקשו להטיל עליהם אגרה ולהעביר אותם לחברת "דרך ארץ". הנושא ירד מסדר היום. אתה יכול להודיע לתושבי אופקים שהנסיעה תהיה חינם וגם לתושבי אילת.

לאה ורון:

זה הודות לוועדת הכלכלה וליושב ראש ועדת הכלכלה.

דינה בראון:

אני מחברת קצא"א. רציתי לציין שלחברת קצא"א יש יחסים טובים עם עירית אילת והיא עובדת איתה בשיתוף פעולה אבל התכניות לגבי נמל התעלה לא הועברו לידיעתה ואין לנו אפשרות להתייחס לנושאים האלה. למעשה אנחנו לא יכולים להביע היום עמדה. גם חיל הים אמרו דברים דומים.

היו"ר אופיר אקוניס:

משרד הביטחון, חיל הים וגם קצא"א מצטרפים.

דינה בראון:

אין לנו אפשרות להביע היום עמדה כי הדברים לא הוצגו בפנינו.

היו"ר אופיר אקוניס:

פעם ראשונה שאתם שומעים על זה?

דינה בראון:

היו כתבות בעיתון בשבוע האחרון אבל לא יותר מזה.

אלי לנקרי:

הצגנו את זה בקצרה ליושב ראש ולמנכ"ל אבל זה נכון שלא היתה ישיבה שבה זה נדון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע שתיפגשו איתם כי אנחנו מתכוונים לקיים ישיבת מעקב לגבי השער הדרומי. תכף תשמעו את סיכום הישיבה. נקבע ישיבת מעקב בתחילת המושב, שזה בסוף אפריל. עד אז תקיימו משא ומתן עם משרד הביטחון ועם קצא"א ותעמיקו את ההידברות עם חיל הים.

אחרונת הדוברים, חנה איפרגן.

חנה איפרגן:

לא ביקשתי לדבר.

לאה ורון:

לוועדה חשוב לשמוע מה העמדה של משרד התיירות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני אגיד לך מה העמדה של משרד התיירות. כיושב ראש השדולה לתיירות הם יגידו שהם רוצים הרבה יותר תיירים באילת, שיגיעו לשם בטיסות, שיגיעו ברכבת, רוצים שתהיה תחרות. אנחנו שמחים שעקבה מתעוררת אבל היא מעוררת תחרות וזה הדבר הטוב. אם היתה תנומה בתחום פיתוח התיירות באילת, אז אנחנו שמחים שמישהו מעורר כאן תחרות. גם שארם מעוררת תחרות עזה, דרך אגב.

חנה איפרגן:

אנחנו גם רוצים חוף ים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בשביל זה צריך את קצא"א. מה היתה ההשקעה של משרד התיירות באילת בשנתיים האחרונות? אני שואל אותך לגבי שיווק התיירות לאילת בארץ ובחו"ל.

חנה איפרגן:

אני אתן את הנתון הזה בפעם הבאה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תבואי עם הנתון הזה לישיבת המעקב, זה דבר חשוב.

חנה איפרגן:

גם שיווק וגם תשתיות.

אלי לנקרי:

לגבי התשתיות יש החלטה על השקעה של 60 מיליון שקל, זה 35 מיליון שקל של האוצר, 15 מיליון שקל של משרד התיירות ו-10 מיליון שקל של עירית אילת.

שלמה טל:

בעניין הזה חשוב להדגיש שסיווג אילת כאזור פיתוח מועדף. לאחרונה הסיווג של אילת כאזור פיתוח תיירות ירד כיתה.

לאה ורון:

גם על זה הגברת ממשרד התיירות צריכה לענות. את יודעת לומר לנו?

היו"ר אופיר אקוניס:

כיוון שלצערנו היא לא באה עם נתונים, נבקש נתונים בישיבת המעקב.

חנה איפרגן:

הנושא הזה הוא בדיון עם האוצר.

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותיי, אני חושב שהישיבה הזאת היתה חשובה. למדנו כמה דברים. אגב, הצטערתי לשמוע שמר פרס כשר תחבורה ניסה לקדם דברים כאלה מאז שהוא שר בממשלת רבין הראשונה ב-1973. ממה שאני יודע, בממשלה הנוכחית וגם כאן בכנסת, בהחלט יש רצון לראות את ההתפתחות באמצעות המגזר העסקי, אבל גם הממשלה צריכה לתרום את חלקה. זה ברור כשמש, בוודאי בכל התחום הסטטוטורי, כפי שאמר אודי. אנחנו באמת רואים חשיבות רבה לפיתוח אילת ונמל אילת כנכס אסטרטגי. אנחנו מציעים לממשלה להקים ועדת שרים מיוחדת לצורך העניין, לטובת חזון השער הדרומי.

הדבר יועבר כבר היום למזכירות הממשלה ולמשרד ראש הממשלה. חשוב לקדם את הפרויקטים המלונאיים, התיירותיים, כדי להוסיף חדרי מלון, את נמל התעלה, מרכז הקונגרסים, קו הרכבת. בעניין רכבת לדעתי לא צריכה להיות הפרדה. אני חושב שרכבת צריכה לנסוע על מסילת ברזל גם לנוסעים וגם למטענים לאילת. כמובן העתקת שדה התעופה לרמת תמנע.

אני אבדוק בתוך הוועדה האם להקים ועדת משנה לנושא פיתוח העיר אילת או לקיים ישיבות מעקב. אנחנו נקבל על זה החלטה בתוכנו.

ועדת הכלכלה קוראת למשרדי התחבורה והאוצר לגבש בהקדם סיכומים לעניין מבנה התקציב להעתקת שדה התעופה ממרכז אילת לרמת תמנע ולצאת למכרז.

אני מודיע שאנחנו נקיים ועדת כלכלה כוועדת מעקב לכל הדברים שדיברנו עליהם כאן בתחילת מושב הקיץ.

תודה רבה, הישיבה נעולה

**(הישיבה ננעלה בשעה 11:50)**