**הכנסת השמונה-עשרה**  **נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 295**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

# **יום שני, א' באב התש"ע (12 ביוני 2010), שעה 13:00**

סדר-היום: 1) פרוייקטים תחבורתיים מעוכבים במדינת ישראל - הצעה לסדר-היום

(דיון מהיר) של חה"כ ישראל חסון.

2) פרוייקטים תחבורתיים מעוכבים בישראל - הצעה לסדר-היום

(דיון מהיר) של חבר-הכנסת גדעון עזרא.

**נכחו:**

חברי הוועדה:

אופיר אקוניס - היו"ר

ישראל חסון

חמד עמאר

מוזמנים:

יעקב גנות - מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עוזי יצחקי - סמנכ"ל בכיר מינהל תנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יצחק זוכמן - סמנכ"ל תשתית ופיתוח

גיל שבתאי - סגן בכיר לחשב הכללי, אגף התקציבים, משרד האוצר

נחמיה קינד - רכז תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר

אשר דולב - רפרנט תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר

אורי סודרי - רכז תחבורה, משרד האוצר

סיון כרמון - דוברת, משרד האוצר

נאוה אלינסקי - מנהלת אגף א', ועדה לתשתיות לאומיות

רויטל קסטרו - מנהלת תחום תשתיות תחבורה, מינהל התכנון, משרד הפנים

רונית מזר - מנהלת האגף לתכנון נושאי, מינהל התכנון, משרד הפנים

רן שהרבני - כלכלן תחבורה, מחלקת מחקר, בנק ישראל

יהודה פורת - כלכלן סקטור ציבורי, מחלקת מחקר, בנק ישראל

איתן שפרון - סמנכ"ל תכנון וביצוע, החברה הלאומית לדרכים

ירון רביד - מנהל אגף תיאום ובקרה, רכבת ישראל

אילן מרדכי - יו"ר אגף תשתיות, התאחדות הקבלנים

דוד שחף - סמנכ"ל תשתיות, התאחדות הקבלנים

סיגל חלבי - בעלים, חברת "שרם בנגב", חברת הנהלת אגף בניה חוזית,

התאחדות הקבלנים

אריק טפיירו - רכז תחבורה לשמירה על הסביבה, החברה להגנת הטבע

איליה וולקוב - סמנכ"ל תפעול, חברת הרכבת הקלה בגוש דן - MTS

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית פרלמנטרית: חפציבה צנעני

**פרוייקטים תחבורתיים מעוכבים במדינת ישראל**

**פרוייקטים תחבורתיים מעוכבים בישראל**

היו"ר אופיר אקוניס:

אני פותח את הישיבה. אנחנו מתחילים בהצעה לסדר (דיון מהיר) בנושא: פרוייקטים תחבורתיים מעוכבים במדינת ישראל - של חבר-הכנסת ישראל חסון ושל חבר-הכנסת גדעון עזרא שאיננו נמצא כאן. חבר-הכנסת חסון, אני באמת לא יודע; גם אתמול עשיתי נסיעות ארוכות מאד מהמרכז למעלה-אדומים, ממעלה-אדומים לירושלים, מירושלים לעכו, מעכו לקריות ומהקריות לתל-אביב, אבל לא התרשמתי ואני שואל אותך באמת: על מה מתבססת ההצעה הזאת לדיון מהיר על פרוייקטים תחבורתיים מעוכבים? אם הדבר מבוסס על איזו שהיא אמירה של בנק ישראל, אני שואל את בנק ישראל מה לו ולזה ואיפה בנק ישראל מתקשר לעניין הזה. אינני זוכר שמישהו בתחום התחבורה התערב לבנק ישראל בתחום יציבות הבנקים או ברצון לעודד צרכנות בין הבנקים. אנחנו לא מבינים למה הם צריכים לבוא ולומר את זה. אולי לא ראיתי טוב, אבל נדמה לי שיש פרוייקטים מבוצעים רבים בתחום תשתיות התחבורה. אולי תסביר על מה מדובר.

אני רואה שחבר-הכנסת עזרא שהגיש לא משתתף.

ישראל חסון:

תודה על ההיענות.

ניגשתי לסיפור הפרוייקטים התחבורתיים בכלל מזווית אחרת, ואנחנו מדברים על זה קרוב לשנתיים וחצי בוועדה הזאת. הדיון הזה התחיל מתפישת עולם וממה שאנחנו הגדרנו כמגה-פרוייקטים. מגה-פרוייקטים זה לא הגדרה שלנו אלא הגדרה שאנחנו אימצנו אותה מהגורמים המבצעים, קרי הרשות הלאומית. אני מבין מה התועלת שיש מאחורי ניהול מהסוג הזה של המגה-פרוייקטים, אבל אנחנו הצבענו על הסיכונים. הסיכונים הם כדלהלן כפי שהצבענו עליהם אז: קודם כל, אתה מגדיל את הסיכון שלך ברמת הרגישות של החברה המבצעת. אם החברה המבצעת, שמקבלת פרוייקט כמו 531, מחליטה לא לעמוד, הפרוייקט הזה עומד תקוע.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה פרוייקט שבוטל - לא?

יעקב גנות:

אני אתייחס.

יצחק זוכמן:

לא בוטל אלא עובר לתקציבי.

היו"ר אופיר אקוניס:

נדמה לי שהיה לי דיון בעניין הזה גם עם הגופים הירוקים.

חבר-הכנסת חסון, אני מנצל את ההזדמנות לשבח את החלטת הממשלה מאתמול בנושא חוף פלמחים. אני חושב שזה לא נצחון לירוקים או לארגונים הירוקים, אלא נצחון לעם ישראל. זה לא שייך לעניין התחבורה, ואני מקווה שהתחבורה לחוף פלמחים טובה. ראיתי שם איזו שהיא קונסטרוקציה תחבורתית חדשה סמוך לגן-הורדים משם מגיעים לחוף פלמחים, כך שהגישה לחוף פלמחים יותר טובה. אני חושב שההחלטה אתמול היא ציבורית, נבונה וטובה, וזו הזדמנות טובה לברך.

למה אני נזכר בזה? עסקנו בזמנו, המנכ"ל, גם עם מר זוכמן, בדיון באחת מערי השרון, ב-531 ובפגיעה הצפויה בו במה שנותר מהחלקים הירוקים של אזור השרון הישראלי, חבל הארץ הזה בארץ ישראל המערבית ששמו השרון. אני שמח שקיבלתם החלטה, ואם הבנתי אותה נכון מכלי התקשורת - היא משתמעת כנכונה ונבונה, וקיבלתם הערות.

יעקב גנות:

מה שכתוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

כשאני מתבסס על משהו שכתוב בכלי התקשורת, אני תמיד אומר "אם הבנתי נכון", כי לא תמיד הדיווחים מדוייקים. הקריאה שלי מדוייקת, אבל לא בטוח שהדיווח מדוייק לחלוטין.

בכל מקרה, אני באמת חושב שאתמול היה יום חשוב לציבור בישראל.

ישראל חסון:

אני סברתי אז שהדבר הזה מוביל גם לאיזו שהיא פגיעה משמעותית מאד בענף תעשיית קבלני התשתית. תרשה לי להסביר לך נוצר בשרשור הזה. כשאתה קובע מגה-פרוייקט, בעצם אתה נותן סל גדול מהמשאבים, שמדינת ישראל נותנת, לכמות מאד-מאד מצומצמת של חברות - וכשאני אומר מאד-מאד מצומצמת ורלוונטית אפקטיבית אמיתית מדברים על סדר-גודל של גג שלוש חברות שיכולות להשתתף במכרזים האלה - והופך את הקבלנים האחרים לקבלני משנה לאורך שנים. כשאתה מוסיף לזה את תנאי הסף- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

האם זו כותרת הנושא? אני מסכים אתך. היתה אלי פניה דומה, ובעניין הזה אני הולך אתך ואני חושב שאתה צודק. תנאי הסף לא מאפשרים תחרות.

ישראל חסון:

אני מנסה לתאר לך את הרקע שכשבסופו של דבר ניסינו להביא את הטענות האלה ברמה הכי עניינית לדיון מול הרשות הלאומית לדרכים, מע"צ, לא הצלחנו להגיע לדיון אמיתי, ענייני, שמתחשב בהתרעות האלה שלנו.

דרך-אגב, אני יודע, ואני חושב שהנתונים לא מונחים פה לפנינו, אבל נמצא פה אילן בנימין ואולי להם יש את הנתונים האלה, והוא יגיד לך מה התהליך הזה גרם בשוק הזה לכמה אנשים לצאת מהמשחק ולחלקם לצאת באופן סופי.

הדבר השלישי הוא העלויות ויכולת הפיקוח שלנו על העלויות. זה דבר שלתחושתי היה קיים כל הזמן, משום שרוב הפרוייקטים - אני לא רוצה להגיד "הכל". אני לא יודע כי לא בדקתי את הכל - סיימו בתקרת החריגה שלהם. כלומר, אם לכל פרוייקט יש תקרת חריגה מסויימת של 18% אם אינני טועה, - - -

יצחק זוכמן:

תלוי באיזה שלב של הפרוייקט.

ישראל חסון:

בקיצור, אנחנו מצאנו תקרת חריגה גדולה. כשאתה עושה תקרת חריגה בפרוייקטים של 20, 30 או 100 מליון - זה א', כשהפרוייקט שלך זה מיליארד ומשהו - זה ב', וכשצבר ההזמנות באחת משלוש החברות האלה עומד על 5-6 מיליארדי שקל, וצבר הזמנות הוא צבר זכיות, ושתבין שכך זה עובד - תעשה את החשבון של חריגה של 18% בצורה כזו. ואז, בא המחקר של בנק ישראל והציג את הנתונים הבאים. המחקר של בנק ישראל אומר את הדבר הבא. המחקר של בנק ישראל מוכיח, בצורה שלא משתמעת לשני פנים, שהיעילות שאנחנו חושבים שהיא קיימת בביצוע פרוייקטים שהם מגה-פרוייקטים, מבחינה כלכלית ומבחינת זמן המסירה, ללא שום ספק הם פחות טובים מאשר פרוייקטים שהם עד 100 מליון שקל.

כשאתה מחבר את כל הנתונים הללו, כשאתה מחבר את העובדה שבעצם אינך יוצר תנאי מכרז, כשאתה שם את כל מרכיב הסיכון שלך במגה-פרוייקטים על חברה אחת או שתי חברות, כשאתה פוגע בזה פגיעה כל כך משמעותית בשוק, בענף הזה או בתעשיה הזאת של קבלני התשתית - אני רציתי בסך-הכל שיתקיים פה דיון ושיסבירו לי מה ההגיון. אנחנו יודעים שיש עשייה ושלעשייה הזאת כולם שותפים, ואני לא מדבר על זה. אני מדבר על ההגיון שעומד, לדוגמא, מאחורי לקיחת פרוייקט היום של אחזקת כבישים ברמה הבטיחותית בגליל - 1.25 מיליארד שקל ל-25 שנה. אם היו אומרים משהו על "דניה סיבוס" לפני שלוש שנים, איפה היינו עומדים היום? ביקשתי להביא לדיון פה את הקונצפט הזה עם כל ההשלכות, עם כל תופעות הלוואי שלו, גם הכלכליות, גם התעסוקתיות וגם הפגיעה בתעשיה הזאת.

משפט אחרון - אני נפגשתי עם שר התחבורה ועם מנכ"ל משרד התחבורה, והעליתי את הדברים האלה לפניהם לפני שנה, והם לקחו זאת מאד לתשומת לבם. דא עקא, הדיון הזה, שניסינו לקיימו פה מול מנכ"ל מע"צ, מצא תשובה בצורה מתריסה בתקשורת, ב"גלובס". הוא אמר: שמעתי אתכם, לא מעניין אותי, זה ימשיך.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם זו היתה התשובה? של מנכ"ל מע"צ?

ישראל חסון:

כן, ב"גלובס".

איתן שפרון:

אני במע"צ. אני לא מכיר תשובה כזו, אבל אני מכיר דברים אחרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר ויזניצ'ר לא נמצא פה. אולי יש לו פה נציגים. אתה מדבר על המנכ"ל.

ישראל חסון:

בסדר. האם אתה רוצה שאביא לך את המאמר?

היו"ר אופיר אקוניס:

כן.

איתן שפרון:

אני לא יודע מה התפרסם.

ישראל חסון:

אני אעביר לך אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני רוצה לראות את זה. התשובה הזאת מעניינת.

ישראל חסון:

אני אדאג שזה יעבור אליכם.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה.

חבר-הכנסת חסון, היתה אלי פניה דומה, ואם אינני טועה אפילו שוחחנו על כך, על אותם תנאי סף שלא מאפשרים לגורמים נוספים להיכנס. זה כמעט כמו הדיון הקודם פה בחדר הזה, שאתה לא היית פה, על החלפים; באים הגופים הגדולים ואומרים: "מה פתאום?". זה כמעט כמו הדיון על הריכוזיות ביום רביעי שעבר. זה כמעט כמו כל השיח הציבורי, שאני מברך עליו, בחברה בישראלית, שפתאום הפכנו לאיזו שהיא חברה שיש בה 3 או 4 גורמים גדולים עם 4-7 משפחות - שאני לא יודע למה אבל יש איזו שהיא הגנה מוזרה של המדינה עליהן. אני לא יודע מה מניע את המדינה להגן עליהן בצורה כל כך אגרסיבית, במקום לפתוח את השווקים לתחרות, שזו גם תפישה של המדינה מלפני מספר שנים. אנחנו מוצאים את האנשים, שרוצים להתמודד ולפתוח שוק לתחרות ואולי גם להוריד מחירים באותה הזדמנות, במצב שהם לא יכולים ויש להם חסמי כניסה בלתי-אפשריים. אני רואה פה חלק מהם. אגב, יש עוד אחרים שפנו.

ישראל חסון:

מר גנות, אתן סיפור קטן אחד שיסביר את הכל. התפרסם מכרז לטאטוא כבישים בין-עירוניים, ושמו תנאי סף במכרז הזה: "נסיון 200 ק"מ כביש בין-עירוני". שכני בטבעון הוא החברה הכי גדולה בארץ שמספקת את כל הציוד. שאלתי אותו: "לכמה חברות בארץ יש נסיון בטאטוא כביש בין-עירוני 200 ק"מ?", והוא אמר לי: "במקרה הכי-הכי, שתי חברות". הרמתי טלפון ליושב-ראש מע"צ ואמרתי לו: "ידידי, למה אתה מוציא מכרז כזה? למה אתה לא מחלק זאת לארבעה כדי שיוכלו להשתתף? גם תוריד מחיר וגם יוכלו להשתתף עוד אנשים". הוא אמר לי: "אתה קורא את זה לא נכון כי 200 ק"מ כביש בין-עירוני - בטבעון מי שמטאטא את הכבישים זה 200 ק"מ". אמרתי לו: "סליחה, אבל כתוב במכרז 'בין-עירוני'". הוא הבין שזה בין-עירוני ולא עירוני ואמר לי: "אני מתחייב בפניך. אם יהיו פחות מארבעה משתתפים, אני מודיע לך שאני אפסול את המכרז". אמרתי לו: "בבקשה". היו שבעה משתתפים. כמה משתתפים באמת היו? - שניים. עכשיו, אתה שואל: למה? מה אנחנו עושים? לְמה זה טוב? אתה לוקח כבישים, ואומרים לך שיש נימוקים הנדסיים ברמת התכנון וכו'. אני כבר לא מבין.

היו"ר אופיר אקוניס:

מנכ"ל משרד התחבורה, בבקשה.

יעקב גנות:

ללא קשר לפגישה שקיימנו עם השר עם חבר-הכנסת ישראל חסון, כולנו עוסקים דווקא בשנה האחרונה בנושא התשתיות בצורה מאד אגרסיבית. אני לא רוצה להציג ולהסביר במקום אנשי מע"צ, אבל אני רוצה לתת כמה דוגמאות כדי שדברים יהיו ברורים. רק לאחרונה, לפני שבועיים, ביטלנו השתתפות של חברה שנייה, זוכה שני, בביצוע פרוייקט 531. הראשון, אחת מארבע החברות הגדולות - מאחר ולא הגיעו לסגירה פיננסית, ירדו. מייד אחריהם נכנסנו לדיון ארוך עם חברה נוספת, ולא הסכמנו לתנאים שלה. ללא שום עוררין יוצאים עכשיו לפרוייקט מתוקצב בתקצוב מדינה, כשניתנת האפשרות למספר חברות.

דבר שני - אתמול בערב ישבנו עם שר התחבורה ואנשי מע"צ, ורק אתמול בערב סוכם שלגבי רכבת העמק, חיפה-בית-שאן, התוואי יחולק למספר קטעי משנה והמדיניות פשוטה וברורה: בכל מקום שאנחנו יכולים להיכנס לפרוייקטים שאותם אפשר לחלק, אנחנו מעודדים מסיבה מאד פשוטה והיא עלות, מהירות וזמינות.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך קובעים איזה פרוייקט? תיאורטית, אפשר לחלק כל פרוייקט. מצד שני, יש יתרונות - - -

יעקב גנות:

תיאורטית. אי-אפשר לקבוע מראש.

היו"ר אופיר אקוניס:

תחלק את אשקלון-נתיבות-שדרות. איך זה הולך?

יעקב גנות:

כן, יש שם היום ארבעה קבלנים לרכבת.

היו"ר אופיר אקוניס:

שמחברים את הקו לבאר-שבע?

יעקב גנות:

אמת.

דובר:

זה מחולק.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מקווה שהגעתם להסכמות עם האוצר שהקו יהיה כפול. אני לא מבין, וסליחה שאני עוצר. מה הרציונל של האוצר שהקו יהיה בודד? מה עומד בבסיס ההחלטה או המחשבה שלכם? או שלא הבנתי.

אודי סודרי:

החשיבה היא שאתה בונה את התשתיות בהתאם לתחזיות הכי טובות והכי סבירות שיש לך על הביקושים בטווח זמן ארוך ככל הנדרש, והוא ארוך מאד.

יעקב גנות:

אבל עושים את כל ההכנות.

אודי סודרי:

אסביר. הרציונל הוא קודם כל באמת לא לבצע השקעה שהיא פעם אחת השקעה מיותרת שלא יהיה לה שימוש. שוב, אנחנו מייחלים ומקווים שיהיה שימוש רב לקו. אבל, גם בשימוש הרב ביותר שאפשר לִצְפּות לקו הזה, אין צורך בתשתית כפולה. גם אחרי תשתית כפולה צריך לתחזק והיא מתבלה. אבל, מה שבאמת סוכם הוא שנעשות כל ההכנות לתשתית כפולה, כדי שבבוא היום אם ירצו לעשות כפול - יהיה תהליך פשוט שלא תהיה חלמאות של עכשיו מחדש לפתוח ולסגור וכן הלאה.

דוד שחף:

ואז, זה יעלה יותר כסף.

אודי סודרי:

יכול להיות שבעוד 30 שנה זה יעלה- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אני לא יודע מה אמרת לו שם, אבל זה חלק מהסולידריות החברתית שלא התקיימה פה במדינה, אגב, כנראה בלחצם של גורמים אינטרסנטיים שהיו פה - זה לא שייך אליך, ואתה לא נולדת אז - בשנות ה-60, כאשר הושיבו אנשים ביישובים מרוחקים ולא חיברו להם מסילת ברזל. כך נוצרו עיירות הפיתוח שהיו תקועות 40 שנה. עכשיו רוצים לחבר אותן למרכז, ואומרים: "אוקיי. בהתחלה, הם יהיו...". זו אפליה קשה מאד כמדיניות.

אודי סודרי:

לא. אנחנו בהרבה דיונים עם הרכבת שהחיבור הזה יהיה חיבור טוב לגבי - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל, במסילה יחידה. מהירות ההגעה שלהם למרכז תהיה נמוכה.

אודי סודרי:

זה לא צריך להשפיע על מהירות ההגעה.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה לא? ודאי. אתה צריך לעצור רכבת, ותבוא רכבת מהצד השני. איך זה יעבוד אחרת?

אודי סודרי:

לא. זה עניין של תדירות. אפשר לעשות בדיון עם רכבת ישראל- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון. התדירות תהיה רכבת או שתי רכבות ליום, ואז לא תצטרכו. בטח שזה עניין של תדירות. הקו בין תל-אביב לחיפה, היחיד שפעל פה ברציפות 60 שנה, ועדיין פועל, היה שנים רבות קו יחיד, והיית מחכה באיזה פרדס בשרון כדי שתבוא רכבת מהצד השני כי היה מחלף ליד שפיים או ליד רשפון או לא זוכר מה. סוף-סוף החליטו להרחיב. היום, אם אינני טועה, מהירות הנסיעה ותדירות הנסיעה הן שמונה רכבות ביום במהירות של 40 דקות נסיעה. אז, תן להם. תן גם לדרום. הם באמת הופלו לרעה שנים רבות. תן להם. האם אתה בולם אותם? זה שיקול חברתי וזה לא רק שיקול כלכלי. מי מחליט פה: אתם או האוצר? האוצר.

יעקב גנות:

אנחנו מתואמים עם האוצר.

היו"ר אופיר אקוניס:

גברתי מנהלת הוועדה, אני מבקש לקיים דיון סטטוס דחוף בנושא נתיבי ישראל. אני רוצה לראות את התכנית הזאת. לצערי, אם אינני טועה, הכנסת לא ראתה אותה.

יעקב גנות:

אדוני, הבטחתי לך שמתי שתזמין אותנו, אנחנו נשמח.

היו"ר אופיר אקוניס:

יהיה דיון מעקב בנושא נתיבי ישראל, כדי לדעת מה הם הפרוייקטים שיצאו לדרך.

אודי סודרי:

אדוני היושב-ראש, התדירות, שכרגע מתוכננת, היא רכבת בכל חצי שעה. לא רק שהתשתית הזאת יכולה לעמוד בזה, אלא היא יכולה גם לעמוד בהגברה של זה. המגבלה על תשתית מסילתית היא ארבעה רכבות לשעה לְכּיוון. לגבי כל החישובים, יש כאן עודף קיבולת, ואני מקווה- - -

יעקב גנות:

אדוני היושב-ראש, שאלת כדוגמא על עלות פרוייקט מסילת רכבת אשקלון-באר-שבע. זה תוקצב על-ידי משרד האוצר ב-1.8 מיליארד שקל עד 1.9 מיליארד שקל. הסיכום היה פשוט: אם נתכנס לסכום הזה ונצליח בסכום הזה לסלול מסילה כפולה - יש הסכמה של משרד האוצר. והיה ולא - אנחנו נבצע את חלקו כמסילה כפולה, ובאותם המקומות הקריטיים אנחנו נעשה את ההכנות למסילה כפולה, ונבצע את כל המסילה עד באר-שבע- - -

אודי סודרי:

כן, אבל, כמו כל פרוייקט, כיון שכרגע האומדן של הרכבת לחלופה הכי זולה הוא 2.4 מיליארדי שקלים, אנחנו - - -

יעקב גנות:

אני רוצה להוכיח כמה - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

המנכ"ל, אם אינני טועה, האוצר ניסה לסכל לחלוטין את תכנית נתיבי ישראל. כך קראתי באחד העיתונים.

אודי סודרי:

לא, לחלוטין.

יעקב גנות:

לא, לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

לקצץ אותה מ-80 מיליארד ל-20 מיליארד. כלומר, לא לחלוטין אלא לחסל אותה כמעט לחלוטין.

דובר:

לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה עלות התכנית - 28-30 מיליארד שקל?

אודי סודרי:

27.

היו"ר אופיר אקוניס:

הצלחתם להוריד.

יעקב גנות:

לא. נכון להיום, עלות הפרוייקט היא 27.5 מיליארד שקל. במקרה, אני יושב-ראש ועדת הניהול, המינהלת. זה 27.5 מיליארד שקל לנתיבי ישראל. בנוסף לזה, יש בממוצע 12 מיליארד שקל כל שנה לתוספת תשתיות תחבורתיות לרכבות וכבישים. יש לנו כבר התחייבות לחמש השנים הקרובות. חמש שנים כפול 12 זה 50 ועוד 27 מיליארד שקל - אדוני, אנחנו מדברים על 70 ומשהו מיליארד שקל בחמש השנים הקרובות. אני חושב שזה מכובד ושזה בסדר. אנחנו מכינים מחסנית שלמה של תכניות: בתחום הרכבת עד קריית-שמונה, כביש 65 לכיוון טבריה ומסילה רביעית לאורך תוואי נתיבי איילון. כך שיהיו לנו פרוייקטים מוכנים, ויש לנו שיתוף פעולה מלא עם מינהל התכנון - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

האם כולם יבוצעו על-ידי מספר מבצעים? נתת את קו העמק, רכבת העמק - מקטע על-ידי ארבעה.

יעקב גנות:

נתתי לך רק דוגמא אחת.

כמדיניות, אנחנו יושבים עם מע"צ לגבי אותם המקומות. הנה, דוגמא, שרק אתמול קבענו: 531 - על-ידי מע"צ על-ידי חברה א'. לגבי החיבור בין כביש 20 ל-531, נראה: אם יהיו זריזים, זולים ולא רק זמינים אלא גם רואים את התוצאות בפועל - נוסיף. לא - נוציא לקבלן אחר.

רבותי, אין לנו מחוייבויות, אין לנו שום דבר. רק דבר אחד: טובת המדינה מבחינת משרד התחבורה - זה מה שעומד נגד עינינו. אנחנו נעשה את הכל כדי לעמוד בזה.

דוגמא אחרת: חוצה-ישראל. יכולנו לתת להם את כביש 31, שדרוג כביש באר-שבע-ערד, ללא שום היסוס. אנחנו לא נתנו להם אלא למע"צ. אם נצטרך להוציא משם קטע באיזור כסייפה ולתת לחברה אחרת, נעשה את זה. אין לנו סנטימנטים ואין לנו מחוייבויות.

אתה רוצה דוגמא אחרת? דובר על המשך כביש-6 בקטע 3 ו-7, --

יצחק זוכמן:

--ביצוע עד סומך.

היו"ר אופיר אקוניס:

צפונה. דרך-אגב, בצומת סומך ראיתי אתמול פעולה חשובה.

יעקב גנות:

עובדים יפה מאד.

היו"ר אופיר אקוניס:

בהחלט. נכון.

יעקב גנות:

לא רק זה - רק לפני יומיים באתי בדברים עם משרד האוצר. אם אנחנו נקדים תשלומים ונוסיף תשלום לחברת "בנימין אנד קומפני", האם זה יכול לקצר לנו את הזמן? מפני שזמן זה כסף. כסף זה רווח של המדינה. קיבלתי תשובה: "יש על מה לדבר. יש מקום לבדוק את כל הנושא הזה".

איתן שפרון:

שם חולק הפרוייקט לשלוש. זה פרוייקט של שלושה קבלנים, שלושה מכרזים.

ישראל חסון:

למה אי-אפשר היה לעשות זאת בקריות?

איתן שפרון:

בקריות זה באמת פרוייקט בודד שיצא במכה אחת.

ישראל חסון:

למה?

היו"ר אופיר אקוניס:

האם זה כביש עוקף קריות?

דובר:

כן.

איתן שפרון:

קודם היה פרוייקט שתוכנן לצאת בצורת PFI, בצורה מלאה, והיה צריך להיות כולו. ואז, עם ההחלטה להצעה כלכלית, העבירו את הפרוייקט הזה לפרוייקט תקציבי. ברגע שהוא עבר לפרוייקט תקציבי אמרו לנו תוך שלושה חודשים לצאת לביצוע, ואז לקחנו את המסמכים שהיו והעברנו את זה בצורה כזאת. אבל, היום, כפי שאתה רואה, ב-531 אנחנו עומדים לחלק את זה לחמישה מכרזים.

ישראל חסון:

האם אתה יודע למה חשובה לי התשובה הזאת שלך? לחדר הזה יש איזה הוא זכרון. כששאלתי את השאלה לפני שנתיים, למה אתם יוצאים בתצורה הזאת ולא מחלקים, האם אתה יודע מה היתה התשובה של מע"צ? - "הנדסית, אי-אפשר".

דוד שחף:

זה לא נכון.

רחל חלבי:

זה לא נכון.

ישראל חסון:

לא. על מה את אומרת "לא נכון"?

דובר:

את יכולה להגיד "לא מדוייק", אבל - - -

רחל חלבי:

זה לא נכון שאי-אפשר הנדסית.

היו"ר אופיר אקוניס:

תציגי לנו את עצמך, כי זכרוננו בוגד בנו.

ישראל חסון:

קודם כל, זה נכון. מה שלא נכון זה אולי התשובה שלהם. זו התשובה שהתקבלה פה פעמיים ולא פעם אחת.

אני אומר לכם: אני חושב שלמע"צ יש הישגים. אני חושב שלמשרד התחבורה יש הישגים. לפעמים, הישג עולה לך בעלות כזו שאתה אומר "אתה יודע מה? אני לא יודע. בוא ונבחן את העלות-תועלת שלו". על מה אנחנו מדברים? בסופו של דבר, אני רוצה שכולם ייהנו מהדבר הזה.

הקונצפט הזה, שלוקח אותנו למגה - אתם יודעים יותר טוב ממני מה צבר ההזמנות בשלוש החברות. אתם יודעים איזה יחסי תלות נוצרו. זה לא, חס וחלילה, חשד בכשרים. אתם מבינים מה מתרחש שם. אתם מבינים מה הן החריגות לפי הדו"ח הזה.

חבר'ה, אמרה לי פה מנהלת הוועדה: "אף בן-אדם שהיה צריך לשלם את הדבר הזה מכיסו לא היה ממשיך לפעול בדרך שאתם פועלים" חד וחלק. אין דבר כזה. 64 יותר יקר? 82% ככה? מה זה?

לאה ורון:

82% - משכו את הזמן. 64 - - -

איתן שפרון:

אולי כדאי להציג את הדו"ח ולְמה הוא מתייחס. הוא לא בדיוק מתייחס לחוזים שגדֵלים ולזמן. אנחנו שמענו זאת לפני הוועדה.

מה שרציתי להגיד הוא שמע"צ כן נערכת לחלוקת הפרויקטים, ולא כל פרוייקט. למדנו את הלקח מעוקף קריות, ואנחנו יודעים, וגם ממה שקורה בסביבה, ולכן אנחנו מחלקים היום את הפרוייקטים. זאת אומרת, זו התפרצות לדלת פתוחה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לגבי החלוקה, זו אמירה חשובה.

אני לא קיבלתי תשובה על האמירה. חבר-הכנסת חסון, הוא אמר שהוא לא מכיר את האמירה של מנכ"ל מע"צ על שינויים בתנאי הסף. אם היתה אמירה, היא לא אמירה שהייתי יכול - - -

ישראל חסון:

לא על שינוי בתנאי הסף. הציטוט שלי היה על המגה-פרוייקטים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. אני חוזר לציטוט שלך. אני מדבר על האמירה של ויזניצ'ר שהוא לא מקבל אותה והוא ימשיך לעשות מה שהוא רוצה.

רחל חלבי:

הוא כבר לא מנכ"ל מע"צ.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוא היה, הוא אמר את הדברים. האם הוא כבר עזב?

רחל חלבי:

הוא עזב.

היו"ר אופיר אקוניס:

אוקיי, הוא כבר עזב. אבל, האמירה היתה שלו.

יעקב גנות:

רוחו נשארה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי החליף אותו?

דובר:

עוד לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין לו מחליף.

דובר:

יש ועדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם כך, מר גולדמן עכשיו הוא היושב-ראש.

חמד עמאר:

אני מציע לא לדבר על מנכ"ל מע"צ. מנכ"ל מע"צ לא נמצא.

יעקב גנות:

זה מה שאמרתי עכשיו. הוא איננו כבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא בגלל שהוא לא נמצא באופן אישי. אם הוא נתן אמירה שחבר-הכנסת ישראל חסון ראה אותה מבחינה ציבורית - חבר-הכנסת ישראל חסון, אני לא יודע. האם אתה מדבר על מר ויזניצ'ר?

ישראל חסון:

בעיתון.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. לא היה משהו לגופו של מר ויזניצ'ר.

חמד עמאר:

להפך. אנחנו רואים את העבודה של מע"צ. - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

דיברנו על זה. חבר-הכנסת חמד עמאר, אני מוכרח להגיד לך שהדאגה שלכם ממש נוגעת ללב.

ישראל חסון:

אני מקבל את ההערה של חבר-הכנסת חמד עמאר, אבל אני אומר לך שאני מתייחס רק לדברים שנאמרו בחדר הזה. אעביר לך את הציטוט מהעיתון, כמה שזה חשוב.

מה שנאמר פה היה צידוק של המגה. עכשיו כשאני שומע את שני הג'נטלמנים האלה, אני אומר: "אוקיי. נשאר לנו לטפל בתנאי סף שהם סבירים יותר וללכת לעבוד". אין לי בעיה.

יעקב גנות:

היו אצלנו מהתאחדות הקבלנים והעלו את הנושאים בצורה ברורה וחד-משמעית. היום, אנחנו ממתינים. ברגע שתהיה החלפת הפיקוד במע"צ, נשב יחד אתם, נציג את הנושאים שהועלו על-ידי התאחדות הקבלנים, ואני בטוח שהנושא הזה יילקח בחשבון.

ישראל חסון:

בסדר גמור.

יעקב גנות:

יושב פה איתן, שאנחנו מאד-מאד מעריכים אותו, מי שדובר מטעם מע"צ, והוא השותף שלי בנושא נתיבי ישראל.

ישראל חסון:

מה תפקידו?

איתן שפרון:

אני סמנכ"ל תכנון וביצוע.

יעקב גנות:

אני בטוח שהנושאים האלה יילקחו בחשבון בהמשך ביצוע הפרוייקטים.

אבל, כדי לתת הרגשה טובה גם לאנשי מע"צ, אני רוצה רק לצטט ממחקר שלא משרד התחבורה עשה.

אני מחייך, כי חבר-הכנסת ישראל חסון בשבילי הוא מעבר לחבר-כנסת. אני כל הזמן מסתכל עליו ומחייך. אנחנו עבדנו הרבה מאד שנים יחד.

אני רוצה לציין עובדה אחת שלא צויינה פה. במחקרים, שבוצעו בהולנד ושנבדקו ושמצוטטים פה על-ידי בנק ישראל, כותבים, בצורה חד-משמעית, שחריגות בעלויות בכל העולם הן לא פחות מאשר במדינת ישראל, גם לגבי לוח-הזמנים וגם לגבי החריגות. אודי, זה לא נוח לי להגיד לך את זה, אבל אלה עובדות.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם אתה מדבר על החריגות? החריגות - זה מחקר של בנק ישראל.

יעקב גנות:

כן, זה מה שאמרתי.

יצחק זוכמן:

יש גם מחקר בין-לאומי.

יעקב גנות:

זה בכל העולם.

רחל חלבי:

למה צריך את המחקר של בנק ישראל כדי להבין את זה?

חמד עמאר:

אתה מתחיל בפרוייקט, ואתה לא יודע איך זה יסתיים.

לאה ורון:

זה כסף ציבורי. יש מישהו שנותן את הדין על זה.

חמד עמאר:

אתה צריך לעשות- - -

ישראל חסון:

חבר-הכנסת חמד עמאר, אני אשאל אותך: --

היו"ר אופיר אקוניס:

הנה, אגב, נכון לצטט את המנכ"ל.

ישראל חסון:

--נגמר בלי שאתה יודע. תיחקרת לאחור- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. אבל, הוא אומר דבר שמקובל.

ישראל חסון:

האם בדקת אם הבעיה שלך היא תכנון? האם בדקת אם חברת התכנון שלך - - - ?

חמד עמאר:

- - - אם אתה נכנס לפרוייקטים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מנסה להסביר.

יעקב גנות:

תוך כדי ביצוע העלויות הן כמעט - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אוקיי. חבר-הכנסת חסון, גם בנק ישראל אומר: "ממחקרים בעולם נראה שהשינויים בעלויות בפרוייקטים של תשתיות תחבורה בישראל דומים לשינויים בעלויות בפרוייקטים של תשתיות תחבורה בעולם". את זה אנחנו לא ראינו. ראינו את הנתונים האחרים --

ישראל חסון:

אני יודע את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

--של חריגה משמעותית מהתקציב ב-64% מהפרוייקטים, וב-82% מהפרוייקטים מתארכים משמעותית מעבר למועד שנקבע.

חמד עמאר:

אדוני היושב-ראש, אני חושב שאפילו מר זוכמן יכול להעיד על הנושא הזה. אתה נכנס בפרוייקט קטן, ואתה לא יודע איך אתה יוצא.

ישראל חסון:

דרך-אגב, חבר-הכנסת אקוניס, זה עוד יותר מדגיש את הצורך לבחון למה כדאי לך ללכת על מגה והאם כדאי לך. העובדה שזה קיים בכל העולם - תסתכל ותראה שהפער בין קטן לבין גדול - קטן, כלומר, עד 100 מליון שקל - לבין מגה הוא פער משמעותי מאד. איתן, האם נכון או לא?

איתן שפרון:

יחד עם זה, כדאי לראות איך נוצרו נתוני בנק ישראל. הם מתייחסים לדיווחי התקציב. אני מציע שהם יסבירו. זה לא בהכרח מתייחס לחוזים של הקבלנים. אני לא אומר שאין בהכרח בעיה, אבל הנתונים מסתמכים על דברים אחרים.

חמד עמאר:

אדוני היושב-ראש, אני מציע שמר זוכמן יסביר את העניין בפרוייקטים קטנים של 2-3 מליוני שקלים בתוך ישוב.

יצחק זוכמן:

אסביר גם גדולים וגם קטנים.

חמר עמאר:

אתה נכנס עם 2 מליוני שקלים, ואתה יוצא אם 5 מליוני שקלים בגלל כל מיני התפתחויות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל, אתה שיבחת כל כך.

כאשר יש מקטעים שונים, מי עושה את התיאום הכללי?

לאה ורון:

למשל, ב-531.

יצחק זוכמן:

החברה על-ידי מנהלי הפרוייקטים.

היו"ר אופיר אקוניס:

והניהול הוא בידי מי?

יצחק זוכמן:

החברה עם מנהלי פרוייקטים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. מה קורה כאשר יש מקטעים שונים?

רחל חלבי:

יש חברה חיצונית שמנהלת לנו את הפרוייקטים.

יצחק זוכמן:

כשיש יותר מקבלן אחד, יש מנהל פרוייקט שמתאם את זה.

אני מעריך מאד את המחקר של בנק ישראל, וכמו שנאמר יש גם מחקרים כאלה בעולם. השאלה היא מתי משווים ומול מה משווים. למשל, לא עלה פה נושא הרכבת, אבל כולם יודעים שתכנית החומש של הרכבת תוקצבה בסכום מסויים, והיום היא יותר יקרה ממה שתוקצבה ביותר מפי 1.5. אבל, כאשר הפרוייקטים נכתבו בתוך אותה תכנית עבודה, לא היו מתוכננים בכלל. לכן, בהשוואה של פרוייקט שלא מתוכנן, שמישהו שם לו אומדן אצבע, וסליחה על הביטוי, אתה מגיע למישהו שכאשר אתה גומר לתכנן האומדן הוא אחר לחלוטין.

לא רק זה. אנחנו חיים במערכת שבה אנחנו לא היחידים שמשפיעים על עלות הפרוייקטים. יש את הגופים הסטטוטוריים.

לאה ורון:

אני מתנצלת, אך לא הבנתי את האמירות הקודמות שלך. מה זאת אומרת "בגלל שלא נעשה תכנון לפרוייקט"?

ישראל חסון:

כשהוא בא לבקש ממךְ תקציב, הוא אומר לך: "זה יעלה לי מיליארד", --

חמד עמאר:

בלי תכנון.

ישראל חסון:

--ואז הוא הולך לתכנן וזה עולה לו 1.5 מיליארד שקל, ואז כשהוא בא לבצע זה עולה לו שני מיליארדי שקלים.

יצחק זוכמן:

לא. לגבי הסוף, אני לא מסכים, ותכף אגיד על זה מלה.

חמד עמאר:

כן, אבל יכול להיות מצב כזה.

יצחק זוכמן:

יכול להיות. תנו לי להמשיך.

חמד עמאר:

אם מישהו מוציא לך צו, אתה נתקע שלוש שנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר-הכנסת חמד עמאר, תן למר זוכמן.

חמד עמאר:

אני מדבר מנסיון.

היו"ר אופיר אקוניס:

חברים, היום יום שני, ובשעה 14:00 מתחילות ישיבות סיעה, ויש פה שלושה חברים מסיעות שונות. זה דיון מהיר תרתי משמע.

יצחק זוכמן:

בקיצור, כאשר נכנסים לפרוייקט, יש גם גופים מלווים של הוועדות הסטטוטוריות. הגופים האלה מתחילים לדרוש דרישות שיש להן משמעויות כספיות. אתה מגיע למצב שאתה מוצא קברים, ארכיאולוגיה, הפרעות על-ידי תושבים, תביעות ובג"צים וכל מיני דברים מהסוג הזה; בפרוייקטי תשתית אתה יודע איך אתה מתחיל, ואתה לא תמיד יודע איך אתה גומר.

רחל חלבי:

האם בגלל זה זה 100 מליון ומעלה?

יצחק זוכמן:

בשטח הבין-עירוני זה עוד פשוט. בשטח העירוני זה מסובך על אחת כמה וכמה; יש דרישות של הרשויות המקומיות. אנחנו רואים מה קרה ברכבת הקלה בירושלים.

ישראל חסון:

מר זוכמן, לפני שהיושב-ראש יסיים את האס.אם.אס ויפסיק את הדיון, דבר אתנו על העקרונות שמנחים אותך לבחור תצורה כזו ולא תצורה אחרת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני שמעתי: על הרכבת הקלה בירושלים.

יצחק זוכמן:

צריך לזכור שהנתונים מתייחסים לנתוני עבר, והאוצר יחד אתנו הסקנו מסקנות.

ישראל חסון:

מה הן המסקנות?

יצחק זוכמן:

אנחנו מפעילים היום חברות בקרה שבודקות את האומדנים אחרי תכנון ולא לפני תכנון, בודקות את כל התהליכים, ומאשרים את ביצוע הפרוייקטים רק אחרי שאנחנו יודעים שהפרוייקט מוכן לביצוע ושהאומדן שלו נבדק. ברוב הפרוייקטים שבוצעו בשיטה הזאת כמעט ולא היו לנו חריגות.

רחל חלבי:

ואז, מפרסמים את זה לקבלן אחד ב-100 מליון.

יצחק זוכמן:

אין לזה קשר.

אודי סודרי:

יש בחלל החדר איזו שהיא הנחה שאני לא יודע מה מקורה, אבל אשמח לבוא עם הנתונים למי שרוצה. החריגות הן לא פונקציה של גודל ההתקשרות. אנחנו לקחנו את המכרזים הבעייתיים ביותר של רכבת ישראל, שלצערי מסיבות שזוכמן אמר יש גם את החריגות הגדולות ביותר, ובחנו את החריגה מחתימת החוזה לעומת הסכום שהקבלן קיבל בסופו של דבר. גם פרוייקטים שחולקו בין 10 ו-15 קבלנים הגיעו לחריגות ענק. כמו שציין יצחק זוכמן, מה שחשוב הוא לבצע אל"ף - תכנון כמו שצריך, ובי"ת - לתקצב את הפרוייקט כשהוא בשל והבקרות המתאימות. זו לא שאלה של גודל המכרז. אדוני חבר-הכנסת, אני אשמח להראות לך.

ישראל חסון:

אודי, תהליך הבקרה שלך על התמחור - אני מבין שהיום מע"צ מנהלת את זה בצורה - - -

דובר:

אתה מתווכח עם בנק ישראל.

דובר:

לא מע"צ מנהל את זה.

ישראל חסון:

אתה עוד לא שמעת את השאלה. אודי, היום, מע"צ מפעילה חברה שבוחנת את כל ההתחשבנות מול הקבלנים המבצעים - נכון?

איתן שפרון:

מה שמר זוכמן דיבר זה לא מע"צ מפעילה. זה האוצר ומשרד התחבורה מפעיל- - -

ישראל חסון:

מה שאני שואל עכשיו. אני שואל עכשיו.

נחמיה קינד:

יש שני רבדים. יש רובד אחד שזה מה שאתה אומר, ויש רובד שני שזה מה - - -

ישראל חסון:

חבר'ה, אני מבין את ההבדל בין שניהם. אני לא מדבר על מה שמר זוכמן מדבר. אני אומר לכם שאני יודע את זה, ובגלל זה לא שאלתי כי אני יודע שהעסק הזה עובד כיאות.

אני שואל עכשיו על רמת ההתחשבנות בתוך מע"צ מול הקבלנים. האם היא מפעילה חברת בקרה שבוחנת את ההתחשבנויות?

דובר:

כן.

ישראל חסון:

איך קוראים לה?

דובר:

"שבח".

איתן שפרון:

בין היתר יש חברה אחת שעושה את הדבר הזה.

ישראל חסון:

האם קוראים לה "שבח"?

איתן שפרון:

כן.

ישראל חסון:

מהי שיטת התשלום ל"שבח"?

איתן שפרון:

אני לא מכיר את פרטי החוזה.

ישראל חסון:

כדאי שתבדקו את עצמכם. תבדקו מה הם המחירים שמדינת ישראל משלמת לחברה בלי מכרז, ותבואו ותגידו לנו פה.

יעקב גנות:

מה זאת אומרת "בלי מכרז"?

ישראל חסון:

זאת אומרת, בלי מכרז.

דובר:

חשוב להגיד שמדינת ישראל ומע"צ- - -

ישראל חסון:

כדי שמר גנות יידע, ואתה ידידי, ולא אשתף אותם פה באהבה - אני אומר לך שאני חושב שאנחנו מדברים על עשרות מליונים, ותקנו אותי אם אני טועה.

חמד עמאר:

אני חושב שאתה מדבר דברים כבדים מאד. בדיון כזה, צריך להתבצע דיון על הנושא, דיון מעמיק. לא יכול להיות שנזרוק דברים לחלל האויר, כך שאנחנו מאשימים אנשים בדברים קשים מאד. הם לא נכונים.

ישראל חסון:

חבר-הכנסת עמאר, אני יכול לשאול אותך שאלה? איזה איש אני האשמתי?

חמד עמאר:

אתה האשמת את מע"צ. אתה מאשים את מע"צ.

ישראל חסון:

האם מע"צ זה איש? אם מע"צ זה איש, אז בסדר.

חמד עמאר:

אתה מאשים את מע"צ. אני חושב שמע"צ צריכה להיות מוכנה לנושא.

ישראל חסון:

האם אני האשמתי?

חמד עמאר:

למען הגילוי הנאות, אני אומר שעבדתי במע"צ ואני מכיר את כל הדברים שאתה מדבר עליהם.

ישראל חסון:

אני שואל אותך שאלה: אני האשמתי?

חמד עמאר:

אני חושב שאתה אומר דברים קשים מאד.

ישראל חסון:

אתה יודע מה? המציאות היא קשה.

חמד עמאר:

חשוב מאד שנקיים דיון פתוח על הנושא, כדי שנוכל לדעת ולקבל את כל הדברים.

איתן שפרון:

אני רוצה להתייחס לנושא האומדן - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. מנכ"ל משרד התחבורה, תסכם בבקשה.

יעקב גנות:

אני עובד שנה עם מע"צ, והתוצאות - ויושבים פה אנשי משרד האוצר - הן תוצאות טובות.

ישראל חסון:

נכון.

יעקב גנות:

אנחנו העברנו עכשיו הרבה מאד פרוייקטים מגופים אחרים, מפני שאנחנו משוכנעים שהם מסוגלים להוציא את הפרוייקטים האלה. אם יש טענות, ויכולות להיות טענות נגד משרד התחבורה, נגד משרד הכלכלה וגם נגד כל אחד - אנחנו שומעים ובודקים. אבל, ברמה העקרונית, מדובר בחברה שהלוואי ויהיו לנו הרבה חברות תשתית ביצוע כמו מע"צ. אם יש איזה שהוא משהו, אנחנו נשב עם איתן ונבדוק. זו פעם ראשונה ששמעתי את השם הזה. אין לי ספק שחברה שמקבלת כסף קיבלה את העבודה הזאת במסגרת מכרזית. נבדוק את הנושא הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

גברתי, האם רצית לומר משהו? הציגי את עצמך.

רחל חלבי:

אני סיגל חלבי, חברת נשיאות בהתאחדות הקבלנים. בבעלותי חברה לגישור ותשתית. החברה שלי הוקמה ב-1953 ובנתה חצי ממדינת ישראל, כולל את הכור הגרעיני בדימונה וקו צינור נפט אילת.

היו"ר אופיר אקוניס:

היא הוקמה על ידייך ב-1953? היא לא הוקמה על ידך כמובן. את נראית לי צעירה.

רחל חלבי:

היא הוקמה על-ידי אבי ודודי. זה היה מגרש המשחקים שלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

תני קרדיט לאביך ולדודך.

רחל חלבי:

אני קבלן בית של רכבת ישראל. נמצא פה איליה, שהיה סמנכ"ל ברכבת ישראל, והוא בטח יעיד--

היו"ר אופיר אקוניס:

האם אתה לא עובד ברכבת היום? אני זוכר אותך מרכבת ישראל.

איליה וולקוב:

לא. אני עובד ברכבת הקלה בתל-אביב, ב-MTS. אני מייצג פה את MTS, אבל לידי נמצא נציג רכבת ישראל.

רחל חלבי:

--על מצבי כקבלן במדינה שבונה ומפרנס עשרות ומאות אנשים ברחבי הארץ. אנחנו מגיעים היום למצב, שבגלל השיטה שבה מפורסמים המכרזים במדינת ישראל, אני נפלטת מהמשחק. אני נכנסתי לפעילות בהתאחדות הקבלנים בעקבות זה.

לא יכול להיות שרכבת ישראל, היות ואני קבלן של רכבת, תוציא קו רכבת מקריית-גת לבאר-שבע בעלות של 100 מליון שקל לקבלן אחד. כל פעם שמעתי את התירוצים ההנדסיים, ואין דבר כזה. אין בעיה ואין מניעה הנדסית להוציא ולחלק את הפרוייקטים האלה לארבעה קבלנים; כל קבלן יעשה מקטע במימון של 25 מליון שקל. יש לנו באגף כ-400 קבלנים מהסוג שלי, והקבלנים האלה משוועים לעבודה.

אני לא מצליחה להבין מה הופך את הפרוייקטים האלה למגה-פרוייקטים: החיבור הכלכלי? החיבור ההנדסי? עד לרגע זה לא קיבלתי תשובות. אבל, מבדיקות שאני ערכתי בזמנו מול הרכבת, נאמר לי במפורש שמדובר בנוחיות; הרכבת תוציא את המכרז לגוף אחד. הם לא צריכים להתמודד עם כל כך הרבה מהנדסים, עם משרדי פיקוח. יש להם קבלן אחד, והוא ישבור את הראש. אתם שוכחים רק דבר אחד. הקבלן הזה, שזוכה במכרז, לא בהכרח נמצא ממש בשטח. אני יכולה להגיד לכם לגבי כל החברות הגדולות, ואני והחברה שלי בניתי חצי מהגשרים במדינת ישראל, שבחמש השנים האחרונות לא קיבלתי אף פנייה מחברה מגה-פרוייקטים לבוא ולבצע להם כקבלן משנה פרוייקט ועבודה, מפני שהם לוקחים כל מיני קבוצות עבודה. הם לא בודקים דה-פקטו אם הם אלה שמבצעים. מה שקורה הוא שחברות כמוני לא מסוגלות: לא להגיע למכרזים ולא לבצע, וככל שחולף הזמן אני מתרחקת.

עכשיו, השיטה כשלה, בגלל שחברות שזכו בפרוייקטים של 100 מליון ומעלה 3 ו-4 חודשים אחר כך פשטו רגל. זה מוכח, וזה קרה.

את מדינת ישראל בנו בחלוקה שווה. הולך לצאת המכרז של עיר הבה"דים. בעיניי, זו שערוריה איומה. אני לא מבינה למה קבלן, שחי בדימונה ויש לו שני טרקטורים והוא עובד לפרנסתו, לא יכול לעשות מגרש חניה של ארבעה דונמים. לו המדינה תפרסם מכרזים - ישתתפו קבלנים ויעשו את העבודות.

אנחנו הבנו שאתם רוצים מימון. אתם לא רוצים קבלנים. אנחנו לא בנקים. כל קבלן מסווג לפי הרמה שלו, ויש לו limit של מימון, ואי-אפשר לעבור את זה. גם חברות המגה האלה, שאתם מגדלים, 3 עד 7 דורות במדינה, נופלות אחת אחרי השנייה, ואז מגדלים עוד אחת שגם היא תיפול. I rest my case.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה לך. בבקשה, אתה תהיה אחרון הדוברים.

דוד שחף:

אני מהתאחדות הקבלנים. קודם כל, אני שמח על הדיון הזה, כי אני חושב שנאמרו פה היום אמירות שבקושי שמענו אותן בעבר. לא מזמן מהתאחדות, כולל אני ואילן שהוא סגן הנשיא, היינו אצל גנות ובאמת הצגנו את הבעיות שאנחנו חושבים שהן משפיעות. האינטרס הוא משותף שפרוייקט ייצא בזמן, בתקציב ובאיכות שמקובלת על שני הצדדים. ישבנו אתם, וניסו להבין מה הם הגורמים שגורמים לזה שלא. מה ששמענו כאן היום, וגם שמענו זאת בפגישה אצל גנות, הוא שיש ראייה אחרת. שמענו את זה לפני כמה ימים גם ממנכ"ל הרכבת.

לדעתי, ההישג של הישיבה הזאת הוא זה שיש פה איזה כיוון שאומרים: "בוא ולא נשים את כל הביצים בסל אחד, ונעשה תמהיל של פרוייקטים". לא צריך שכל הפרוייקטים יהיו של 800 מליון או מיליארד ומשהו, אלא צריכים להיות פרוייקטים גדולים ויש קבלנים גדולים וטובים, וגם הם חברים בהתאחדות, ואני מייצג גם אותם, ויש קבלנים בינוניים ויש קבלנים קטנים. אפשר לתת בחלוקה נכונה.

אני חושב שהדו"ח של בנק ישראל הוא כן נכון. אם יש לך בעיה עם הדו"ח של בנק ישראל, נא תסתכל על דו"ח מבקר המדינה.

דובר:

לא אמרתי שיש בעיה עם הדו"ח.

דוד שחף:

נא תסתכלו גם על דו"ח מבקר המדינה, שם הוא גם מתייחס. אם אתה רוצה, אצטט לך מטבלאות על עלויות עם חברת "נתיבי אילון".

דובר:

לא. כל מה שאמרתי שאפשר - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. אין צורך. השמחה הזאת היא בוועדה לענייני ביקורת המדינה. הוועדה הזאת לא עוסקת בדו"חות מבקר המדינה.

דוד שחף:

אוקיי. שם יש התייחסות גם לעלויות וכו'.

אני אומר שמה שחשוב הוא דבר כזה: זה תמיד נכון בפרוייקטים לא לשים את כל הביצים בסל אחד, לא ליצור מצב שהשיטה, אם היא תמשיך, תגרום לשחיקה של קבלנים.

הנקודה שהעלה חבר-הכנסת ישראל חסון בסוף - ואני מחזק את דעתו - היא דרישות סף לא סבירות. אם היום אפילו מע"צ פרסם מכרז באזור נתניה ומבקש הון עצמי של 20 מליון שקל על פרוייקט של 200 מליון שקל, אני לא מבין למה צריך דבר כזה. מע"צ דורשת שהוא יהיה קבלן מוכר על-ידי הממשלה, וכשקבלן מוכר על-ידי ממשלה נבדקים הדו"חות הכספיים. אם יש לו תעודה של קבלן, למה צריך 20 מליון שקל הון עצמי? הדבר הזה לא ברור לנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

חברים, אני מאד מודה לכם. אנחנו הבנו. אני חושב ששמענו ולמדנו כמה דברים בדיון הזה.

קודם כל, אני מוכרח לציין לטובה ולחיוב את משרד התחבורה ומע"צ שהחליטו לפצל פרוייקטים למקטעי ביצוע על-ידי מספר חברות, על מנת לשתף בפרוייקטים חברות רבות ככל שניתן. בזה בדיוק אנחנו עוסקים פה בוועדה הזאת - במגוון ענק של נושאים וגם בנושא הזה. אנחנו באמת מברכים אתכם, גם את המנכ"ל וגם את נציג מע"צ, ואנחנו רק דורשים ממשרד התחבורה וממע"צ גם לפקח על הפרוייקטים ולעשות ככל יכולתם כדי למנוע ככל הניתן מצב שבו העלויות הסופיות של הפרוייקטים גבוהות מהתקציב הראשוני ומשך הזמן שלהם ארוך ממה שמתוכנן.

אני לא יודע מתי בדיוק נקבע את הדיון, אבל יהיה פה דיון סטטוס, וכל הנוכחים שהגיעו לכאן מוזמנים, על ביצוע והתקדמות הביצוע של הפרוייקטים של מה שנקרא: המיזם הענק של הממשלה, של נתיבי ישראל.

תודה רבה.

**הישיבה ננעלה בשעה 13:59.**