

# מכרז המטרו מתקרב: הפתרונות של ענף התשתיות לנטישת החברות הזרות

חברות התשתיות הזרות לא צפויות למהר לחזור לישראל לאחר המלחמה והן מתרחקות ממכרזים בירושלים • הממשלה ונת"ע מתאימות את מכרזי המטרו למציאות הפוליטית הרגישה, כולל פתיחת מועד הגשה נוסף לאחר שנה • ובירושלים יצטרכו לבנות על חברות ישראליות



עבודות המטרו בתל אביב



פרויקט הקו הכחול בירושלים

אסף זגריק

## בלעדי

חברות התשתיות הזרות אינן צפויות למהר לחזור לישראל עם סיום המלחמה, והן צפויות להימנע ממכרזי תשתית בירושלים. בממשלה ובנת"ע נערכים, ומתכננים להתאים את מכרזי המטרו למציאות הפוליטית. בשנים הקרובות צפויים "להישפך" לשוק התשתיות בארץ עשרות מיליארדי שקלים, וגולת הכותרת הוא פרויקט המטרו אדיר הממדים. ואולם, לצד חברות ישראליות שצברו ניסיון בהקמת רכבות ורכבות קלות, פועלות בשוק הישראלי בעיקר חברות זרות, שלהן הניסיון הרלוונטי בהקמת מערכות הסעת המונים.

בישראל כיום הן חברות מאירופה ומסין. חברות באירופה נחקרות, ונדרשות להגן על מכרזים שהן זוכות בהן, לנוכח פעילותן בישראל והפגיעה הגובעת ממנה בזכויות אדם, כך לדברי ממשלות ורשויות מקומיות באירופה.

מנגד, בסין חברות רבות מעוניינות לפעול בישראל, אך לנוכח המתחים הגיאופוליטיים, לא ברור עדיין אם יוכלו לזכות כאן במכרזי תשתיות, וברור שלא ניתן לבנות עליהן כעת. בממשלה עדיין לא גיבשו מדיניות בנוגע לחברות סיניות, שהן חברות ממשלתיות ברובן, וזו צריכה להיקבע בפורומים מדיניים וביטחוניים, ולא בפורומים הקשורים בהקמת תשתיות שבהם פועלות ועדות המכרזים.

כך, אפילו חברי ועדת מכרזים שמחליטה על גורלם של עשרות מיליארדי שקלים מתקציב המדינה אינם יודעים האם יוכלו לאשר זכייה של חברות סיניות או לא.

## הפרויקט הגדול ביותר

פרויקט התשתית הצפוי של מערכת המטרו הוא הגדול ביותר עד כה בישראל, והוא ייעשה במקביל לפרויקטים רבים אחרים להקמת מערכות לרכבות קלות בצפון, בירושלים ובמרכז הארץ, לצד המשך סלילת מסילות רכבת ישראל. המטרו היא מערכת של שלושה קווי רכבת תחתית שעוברים מתחת ל-24 רשויות מקומיות בגוש דן, ותקציבה מוערך ב-200 מיליארד שקל כמעט. אוימנם מרוב בפרויקט שיפתח לקראת סוף העשור הבא, אבל לשם כך הוליד המכרזי צפוי

## במסגרת "המכרז הנושם" המתוכנן לעבודות המטרו, שנה לאחר מועד ההגשות למכרז צפוי להיפתח מועד נוסף, וזאת כדי לאפשר בעוד כשנה נקודת הצטרפות נוספת

להתחיל כבר בקרוב.

בנובמבר הקרוב צפויה חברת נת"ע, שאחראית על הקמת המטרו, לפרסם את שלב המיון המוקדם של הפרויקט - כלומר השלב המקדים של מכרזי הביצוע, שנועד לסנן ולעצב את קבוצת החברות הרלוונטיות שיגשו למכרזי הביצוע.

## צירוף חברות נוספות

לנוכח המצב הגיאופוליטי הרגיש והצינה מצד חברות אירופיות מסתמן שהמכרז יהיה בנוי כ"מכרז נושם", כלומר שנה לאחר מועד ההגשות אליו צפוי להיפתח מועד נוסף, וזאת כדי לאפשר בעוד כשנה נקודת הצטרפות נוספת, מתוך הנחה שהסלידה מעבודה בישראל לא תסתיים באופן מיידי עם ההכרזה על סיום המלחמה והחזרת החטופים. כך, מצד אחד בנת"ע יוכלו לעמוד בלוחות הזמנים ולפרסם את מכרזי הביצוע בסוף שנת 2026, ולחברות הראשונות שיגשו לשלב המיון המקדים יינתן תמריץ בדמות היכולת להתחרות על חבילות הביצוע הראשונות, ומצד שני תהיה אפשרות לצירוף חברות נוספות בהתאם להתפתחויות המדיניות והביטחוניות, בהנחה אופטימית שאלו יתייצבו.

לצד השינויים שנדרשו לבצע בגוש דן, הממשלה תצטרך להתאים את המכרזים למציאות המסוכנת יותר בירושלים. לאחרונה פורסם בגלובס שענקית התשתיות הקנדית WSP החליטה לסגור את הסניף שלה בישראל ולהסתפק בנציג בלבד, מתוך "שינוי ארגוני". אלא שבשנים האחרונות סומנה החברה על ידי ארגונים פרופלסטיניים כמי ש"מחזקת את האפרטהייד", מגמה שהלכה והתחזקה עם הימשכות המלחמה. 105 ארגונים פנו לנציג העליון של האו"ם לזכויות אדם בדרישה להכניס את שמה לרשימת החברות הפועלות ב"התנחלויות הישראליות הבלתי חוקיות", נוכח מעורבותה בהקמת קווי הרכבת הקלה בירושלים.

והיא לא לבר. כמעט כל החברות האירופיות שפועלות בישראל נתונות תחת קמפינים ומכשבי לחצים שלעיתים לוקחים בהם חלק גם ועדי עובדים או משקיעים. בספרד, למשל, פרשה חברת COMSA מפרויקט הקו הכחול בירושלים, ככל הנראה בעקבות לחצים פוליטיים. לעומת זאת, החברות הספרדיות SEMI, שאחראית על חשמול הרכבת, ו-CAF, שמקימה יחד עם שפיר הנרסה את קווי הרכ"ל בירושלים ובגוש דן, נותרו בישראל, אבל לא בקלות. בכלגיה, זכייתה של האחרונה במכרז ענק לאספקת קרונות בשווי של יותר מ-3 מיליארד אירו מותנית בבירור שהיא עומדת ב"דרישות החוק הבינלאומי וזכויות האדם" ביחס לפעילותה בישראל.

סקירה שערך המתכנן עומר רו מצביעה על דפוס רחב. רוח של האו"ם על "המרוויחים מפעולות לא חוקיות של ישראל תחת

החוק הבינלאומי" ציין את CAF; אלסטום הצרפתית עלולה לפי פרסומים בתקשורת וזה לאבר מכרז למטרו בברצלונה בעקבות פעילותה כאן; וגם סימנס הגרמנית, אג"ס הצרפתית וחברות מאיטליה ואוסטריה סופגות ביקורת.

למרות החלטת מרבית החברות להישאר כאן במהלך המלחמה, ספק אם יוכלו להרשות לעצמן להתמודד במכרזים. "הממשלה תצטרך להסתמך בעיקר על חברות ישראליות במכרזים בירושלים, כי באירופה הנרטיב לא ישתנה בקרוב עם התמונות שישודרו מעזה לאחר סיום המלחמה", אמר גורם בשוק לגלובס.

## עוינות מכמה כיוונים

העוינות מגיעה מכמה כיוונים - תחום התחבורה באירופה הוא תחום מאוגד מאוד וועדי עובדים רבים קוראים למנהלים להדיר רגליים מעבודה בישראל. נוסף על כך, הלחצים מגיעים גם מכיוונו של ממשלות ורשויות מטרופוליטיות שעוילות את לגשת ובסופו של דבר בשונה מגישת ההנהלות להישאר בישראל, הבורד העולמי של החברות הללו, שהוא זה שמקבל את ההחלטה אם לגשת למכרזים או לא, עשוי לבחור שלא להיכנס לעימותים נוספים על אלו שהחברות כבר שקועים בהם לנוכח החלטתן לפעול כאן.

לכן אל האופטימיות שמשקף המשק הישראלי, צריך להוסיף קורטוב של מלח שכן ענף התשתיות נסמך בחלקו הגדול על חברות זרות ואלו לא צפויות להסתער על ישראל בקרוב. •

## פרויקט המטרו

200 מיליארד שקל התקציב המוערך

## 24

רשויות מקומיות שדרגן יעברו שלושת הקווים