

# השאלה הגדולה מגיעה להכרעה: מה יעלה בגורל החברות הסיניות במכרזי המטרו

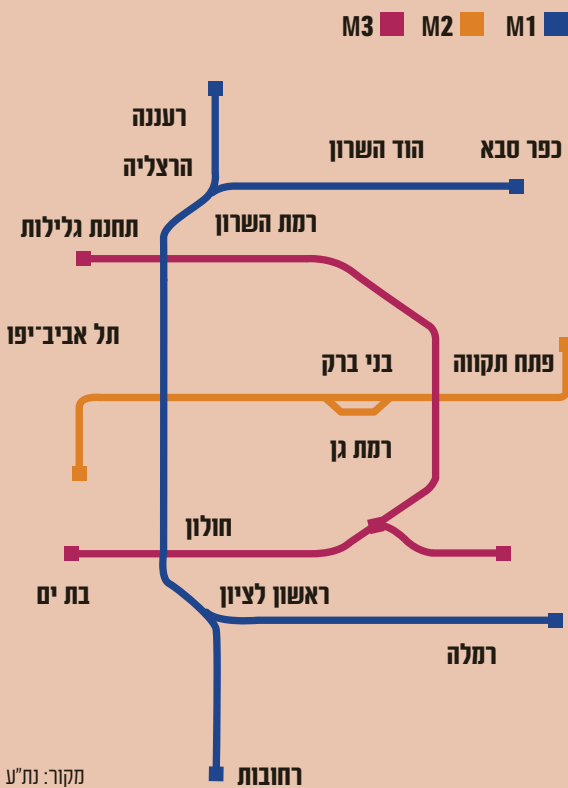
המדינה יוצאת לשלב המיון המוקדם במכרזי הענק לחפירת המטרו בגוש דן בהיקף מוערך של 70 מיליארד שקל • בינתיים, בממשלה עדיין לא התקבלה החלטה ברורה לגבי השתתפות חברות סיניות • ברקע זה, לאחרונה נחשף בגלובס על עניקת תשתיות קנרית

אירו בשל פעילותן בישראל. במשרדי הממשלה שיגרו לא מעט משלחות בשנתיים האחרונות לחפש קונצרנים בהודו ובדרום קוריאה כדי להחליף את החברות הסיניות והאירופיות למקרה שאלו לא ירצו או לא יוכלו לגשת כאן למכרזים, אבל גם אם אלו ייעזרו לקריאה הישראלית, ברור שמימון חברות מתחרות יקשה על התחרות במכרזי הענק של המטרו.

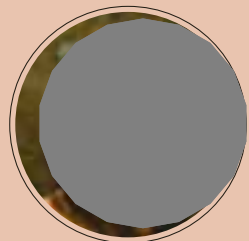
## ירידה בזכויות חברות סיניות במכרזים בישראל

מי שהצליחה לנסות ולמפות את המדיניות הישראלית היא גליה לביא, חוקרת יחסי ישראל סין במכון למחקרי ביטחון לאומי. במחקר שפרסמה בשנת 2022 היא בחנה 46 מכרזים משנת 2001 ועד לינוי 2022, שהיקפם מעל 100 מיליון שקל. מהנתונים ניתן ללמוד כי חברות סיניות השתתפו וזכו ביותר מכרזים מכל מדינה וזה אחרת. ואולם, שנת 2020 שימשה נקודת מפנה, עם זכייה של 25% בלבד מכלל המכרזים שאליהם ניגשו חברות סיניות. "אפשר לייחס את הירידה בשיעור הזכייה של חברות סיניות לתחילת פעולת הוועדה המייעצת לבחינת היבטי ביטחון לאומי בהשקעות זרות ב-2020", מציינת לביא. הוועדה המייעצת הוקמה בלחץ ממשל טראמפ, ובהמש השנים שחלפו מאז חלו תמורות ביחסים בין המדינות. וכעת, על רקע הסכר הגיאופוליטי המורכב וחילופי הממשלות וההאשמות מגיעה נקודת הכרעה – האם החברות הסיניות יוכלו להתמודד במכרזי חפירת המטרו? נראה כי לאיש בממשלה ובענף אין תשובה. ושאלה יסודית יותר – מהו גודל השוק והאם ישנו בכלל שוק בינלאומי לתחרות במכרזים בעלות של עשרות מיליארדי שקלים. בראיון לגלובס שפורסם בסוף השבוע האחרון אמרה יו"ר נת"ע יודפת אפק-איוו שלפי לוח הזמנים, שלב המיון המוקדם של המכרז יפורסם אחרי החגים. מכרזי הביצוע עצמם צפויים להתפרסם לקראת סוף השנה הבאה אם לא יהיו רחוקות נוספות, וכל זאת לקראת תחילת העבודות המסיביות לחפירת המנהרות והכנת התחנות התת קרקעיות המתוכננות לשנת 2028. "אחרי החגים" תכף כאן, וזו תהיה שעת ההכרעה בשאלה הסינית שממנה הממשלה לא תוכל לחמוק עוד.

## מפת שלושת קווי המטרו המתוכננים



מקור: נת"ע



שרת התחבורה מיירי רגב צילום: עמית שאבי, ידיעות אחרונות



הפרסום בגלובס, 1.9.2025

דן. בהמשך החברה התמודדה עם אגר ושיכון ובינוי על הקמת הקו הירוק והקו הסגול בגוש דן בעלות של מיליארדי שקלים – אך נפסלה. ועדת המכרזים פסלה או את ההצעה בטענה שהיא לא עומדת במבחן המציאות מבחינת הסכומים שנקבעו בה. פרוטוקולים מאותה התקופה שנחשפו בכלי התקשורת הראו כיצד הרגולטורים מתחבטים בנושא פסילת חברות סיניות לנוכח לחצים של ממשל טראמפ – שאף הכניס את CRRC ל"רשימות שחורות" והפנטגון כינה אותה "חברה צבאית סינית". בסופו של דבר אין ספק שהפסילה המקצועית של ועדת המכרזים של נת"ע אפשרה להם אוויר לנשימה.

לפני שנתיים נפתח הקו האדום של הרכבת הקלה, ובשעות העומס הקרונות מלאים עד אפס מקום. לכן המדינה ביקשה להוסיף במסגרת הסכם האופציה עם הסינים עוד 33 קרונות.

בחודש אפריל האחרון הקבוצה שזכתה בהקמת הקו הכחול בירושלים נדרשה להתמודד עם פרישה של ספקית הקרונות הפולנית PESA בעקבות השלכות המלחמה. הקבוצה ביקשה לצרף במקומה את CRRC הסינית ובממשלה כבר התכוונו בזעמו של הממשל האמריקאי ונאלצו לדחות את ההחלטה. זאת עד שהחברה התחייבה לספק את הקרונות מחברה בת מערבית.

## לא התקבלה בממשלה החלטה על מדיניות

בין לבין, במסגרת מסעותיה של שרת התחבורה בעולם, היא ביקרה בהודו בפעם השנייה מאז שמונתה לתפקיד. בבקשת אישור הנסיעה שנחשפה בגלובס באוגוסט אשתקד, נכתב על ידי משרד התחבורה באופן חריג כי "בשנים האחרונות נכנסו יותר ויותר פרויקטים בישראל הכלולים מנהרות, מומחיות שאינה קיימת בישראל ותלוויה בחברות תשתית בינלאומיות בלבד". בהמשך לכך נכתב כי "למרבית פרויקטי המנהרות בישראל ניגשו עד כה חברות סיניות, סוגיה שבימים אלו בעייתית". במשרדי הממשלה שבהם נחשפו לתוכן המכתב הופתעו; בפעם הראשונה הרברים עולים על הכתב ובפומבי ובמשרד האוצר מיהרו להגיב או כי "לא קיימת החלטה מדינית הפוסלת מדינות מסוימות". ואולם, חוסר הקורנריות

אסף זגריק

## ניתוח גלובס

אחרי החגים חברת נת"ע הממשלתית צפויה לשלב מיון מוקדם בדרך למכרז הענק על חפירת מערכת המטרו.

המכרזים מוערכים בשוק בכ-70 מיליארד שקל והם מהווים את השלב הראשון בחפירת הענק שיבוצעו בגוש דן בשנים הקרובות. זאת לצורך הקמת מערכת תת קרקעית של שלושה קווי רכבת שייסעו מתחת ל-24 רשויות מקומיות עם יותר מ-100 תחנות.

ואולם, לנוכח הצינה מחברות אירופיות והוערכה כי חברות ישראליות לא יצליחו לעמוד בהיקפי המימון והעבודה לברן, מדיניות הממשלה כלפי חברות סיניות לא ברורה והמתחנות בין המדינות גוברת. מי יחפור את הרכבת התחתית של גוש דן?

## השפעת לחצי מחשל טראמפ

לפני ארבע שנים שמחה שרת התחבורה מיירי רגב כשקיבלה בנמל אשדוד רגם ראשון של "רכבת על גלגלים". היום אנחנו מקבלים אמצעי הסעת המונים חדשני שפועל כרגע רק בסין, ואשר מדינות רבות בעולם מתעניינות בו, הכריזה לפני החג, בטקס תחילת העבודות על הקו הכחול מרחובות לראשון לציון, היא כבר נשמעה אחרת "חשבנו שהיה לנו פתרון טוב יותר מהמטרונות (שפועלות היום באזור חיפה – א"ז) ולא הצלחנו".

מי שישב באותה עת בקהל הוא שחר הררי, יוואן הרכבת על גלגלים של חברת CRRC הסינית, שראה איך מאמצים של שנים להכניס את כלי התחבורה הזה לישראל יורדים לתווך. על הרכבת הזו הייתה מחלוקת: נטען כי היא מחייבת שינוי בתכנון הדריוסים, מתקשה בשיפועים, אינה עומדת בתקינה אירופית ופועלת רק בסין ובמדינות בודדות אחרות. ייתכן שזו הייתה הסיבה לפסילתה בסופו של דבר.

אבל הררי טוען כי "השרה מלווה אותנו ארבע שנים. בקעו 10 אבני דרך שעלינו לעבור, ועברנו את כולן. מה שנשאר הוא שמנכ"ל משרד התחבורה יתחם על מסמכי התקינה, אבל דרוש שהפרויקט נכשל". בשנת 2019 חברת CRRC חתמה עם חברת נת"ע על אספקת קרונות לקו האדום של הרכבת הקלה בגוש