

02	הסיפור המרכזי
03	המשורקות
04	על סדר היום
10	שוק ההון והשקעות
19	טכנולוגיה
20	גלובלי
26	שיווק ופרסום
27	מאחורי החדשות
28	השער הנוסף

מכרזי המטרו מתחילים מנכ"ל נת"ע מבטיח: "עבודות בהיקף שעוד לא ראינו"

חברת נת"ע יצאה במכרזים לביצוע השלב הראשון של המטרו • בראיון לגלובס מספר המנכ"ל, איתמר בן מאיר, איך מושכים חברות מהעולם לפרויקט, ומתייחס למתיחות ביחסים מול חברות מסין: "אין הגבלות לגבי השחקנים שמשתתפים" • ומה עם לוח הזמנים?

להוציא את החבילה השניה. אנחנו נוציא חבילות במקביל בסדרי גודל מאוד משמעותיים, ולכן אנחנו נצטרך פה באמת את השחקנים - גם הבינלאומיים וגם המקומיים - הגדולים ביותר והטובים ביותר".

לדברי בן מאיר, במהלך הכנת המכרזים החברה התמודדה גם עם טעויות עבר. "אנחנו הולכים על שלב מקדים 'נושם'. אנחנו נבחר את הקונסורציומים הראשונים שיגשו, ובתום שנה אנחנו מתכוונים לפתוח את זה שוב, ולאפשר גם לשחקנים נוספים להצטרף לרשימה, נוסף על השחקנים הקיימים שיוכלו לבצע התאמות ודיוקים. בתום השנה השנייה תהיה עוד נקודת הצטרפות. אנחנו רוצים כמה שיותר שחקנים".

איך תתמריצו חברות לגשת כבר עכשיו כדי לייצר ודאות?

"לשחקנים שיגשו קודם מובטח שהם יהיו אלה שביניהם אני מתמחר את החבילות הראשונות, כי אלו יוצאו עוד לפני תום שנה מהיום. ברבעון הרביעי של שנת 2026 כבר יוצאו כאן מכרזי ביצוע. זה מעבר לפינה. לכן, מי שיהיה חכם ויגיש כבר עכשיו, יוכל לתמחר עבודות בעוד פחות משנה".

בן מאיר מדגיש שלמכרז הנוכחי החברה באה "צנועה" יותר. "אנחנו אומרים שכל קונסורציון יכול להכיל עד שלוש חברות, אבל אנחנו לא קובעים להן מה יהיה שיעור האחזקה, למעט העובדה שלכל שחקן צריכה להיות השפעה של לפחות 20% באחזקה. יכולים גם לגשת חברות לבדן, והניסיון הרלוונטי יכול להיות של קבלן משנה".

"לא האמינו שנעמוד בזה"

בן מאיר נכנס לתפקידו בספטמבר בשנה שעברה, לאחר שהיה מנכ"ל קבוצת דרייב ומנכ"ל חברת נתיבי איילון. מאז הוא קבע לוחות זמנים חדשים להשלמת קווי הרכבת הקלה, היה מעורב בהסכם להארכת הקו האדום לראשון לציון וקבע תוכנית תלת-שנתית לקידום המטרו. לפני שנכנסת לתפקיד היו רבים שסברו שלא תעמוד בלוחות הזמן. נים. מה עשיתם כדי לצמצם פערים,

המספרים מאחורי פרויקט המטרו

16 אלף
עובדים

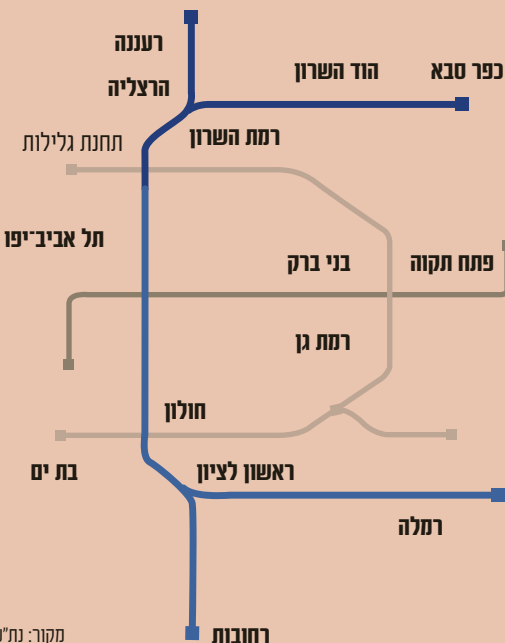
יועסקו
במסגרת
הפרויקט

150
ק"מ

יחפרו מתחת
ל-24 רשויות
מקומיות

65
מיליארד
שקל

היקף
מכרזי המטרו



מקור: נת"ע

M3

39 ק"מ

25 תחנות

480 אלף

נוסעים ביום

M2

25 ק"מ

22 תחנות

540 אלף

נוסעים ביום

M1

85 ק"מ

62 תחנות

כמיליון

נוסעים ביום

אסף זגריץ

מכרזי הענק להקמת המטרו, בעלות של 65 מיליארד שקל, יצאו השבוע לדרך. מדובר בפרויקט הגדול ביותר שמתוכנן להתבצע בישראל, באומדן ערכי של 180 מיליארד שקל, פי עשרה מהעלות של הקו האדום בגוש דן. הוא כולל חפירות של עשרות קילומטרים שיבוצעו בתוך 12 שנים, בהיקפים שלא נצפו בישראל עד כה. במחירת התועלת הכלכלית של הפרויקט, על פי הערכה בממשלה זו תגיע ל-30 מיליארד שקל בשנה, והוא ישנה לא רק את אופן ההתנהלות במטרופוליס, אלא גם את קו הרקיע של גוש דן כולו.

ביום ב' יצאה חברת נת"ע (נתיבי תחבורה עירוניים) להליך המיון המוקדם להפיקה ולהקמת תחנות בשלב הראשון בפרויקט, הכולל 78 ק"מ של מנהרות כפולות, מתוך 150 ק"מ, והקמת 59 תחנות. הליך זה נועד לבחור חברות שהיו במאגר הקבלנים של נת"ע לביצוע הפרויקט, ואלו יתחרו על מכרזי ביצוע.

"קיצור לוחות זמנים"

בראיון בלעדי לגלובס מספר איתמר בן מאיר, מנכ"ל נת"ע: "זהו מכרז בינלאומי שפונה גם לשחקנים מקומיים וגם לשחקנים בינלאומיים, לבוא ולהציג את עצמם כמועמדים. אחרי שנסיים את התהליך, תהיה לנו בעצם רשימה סגורה, וכאשר נתחיל להורים את חבילות העבודה לשוק במסגרת פרויקט המטרו, התמחרו יבוצע רק במסגרת אותה רשימה סגורה. התהליך נבנה כך כדי לקצר לוחות זמנים, כי כל הבחינה של עמידה בתנאי הסף תבוצע קודם. בסך הכול נזרים 12 חבילות ביצוע".

מה זה אומר 12 חבילות ביצוע? באילו סכומים מדובר?

"את 65 מיליארד השקלים פירקנו ל-12 מקטעים, שהמכרזים הקטנים בהם יהיו בסך כ-3 מיליארד שקלים והגדולים כ-10 מיליארד שקלים: אלה היקפי עבודות בסדרי גודל שהמקרה הישראלי הישראלי עדיין לא חווה. אנחנו לא מתכוונים להקים חבילה אחת, להקים אותה ורק אז

< **מוסיף הנדל"ן**
מחולק בסוף השבוע

< **מוסיף G**
מחולק בסוף השבוע

< **מוסיף תרבות**
מתחיל בשער האחורי בסופ"ש

< **פודקאסטים**
נגישים באתר גלובס
ובכל אפליקציות
הפודקאסטים המובילות

עיקבו אחריו גם
בפייסבוק, טוויטר, טלגרם,
אינסטגרם ולינקדיין

גלובס, עיתון העסקים והכלכלה הראשון בישראל, פועל תחת קוד אתי, ערכים ונהלים שקופים ליצירת עיתונות אמינה, אחראית, מגוונת, מכבדת ומינעית לפעולה. עיתונות שמתחזקת מידע וידע, בונה אמון ומעודדת למידה וגיבוש עמדה עצמאית של קוראיה.

נשמח שתקראו
על כך ועוד באתר
גלובס ובדוח
האמון השנתי

גלובס

חיים בר און ז"ל, מו"ל 1984-1998
גלובס פבלישר עתונות בע"מ (1983)

מו"ל
עורכת ראשית

alouna.br.aon

sherut@globes.co.il

facebook.com/globesnews

twitter.com/globesnews

הצהרת פוט "גלובס" 5988*

רח"א צ"ל 53 ראשל"צ ת.ד. 6013
מיקוד 7516001 טל. 03-9538888

סמוטריץ' מכחיש, אבל המבקר בהחלט העיר לו

ש

זה ממש לא נכון (שמבקר המדינה טען שלא קוצצו כספים קואליציוניים). זה לא היה, לא נברא ולא כתוב בדוח"



צילום: יצחק קלמן

לא מדויק

שר האוצר בצלאל סמוטריץ'

קלמן ליברמן, כאן ב', 05.11.25

שני דברים שתמיד מספקים כותרות הם מבקר המדינה וכספים קואליציוניים. וכמשלבים אותם ביחד – זו בכלל חגיגה תקשורתית. "המבקר" אומר שאתה ריבית על קיצוץ כספים קואליציוניים ואו עשית הדין. למה זה? נשאל שר האוצר בצלאל סמוטריץ' בריאיון לכאן ב'. "זה ממש לא היה, לא נברא ולא כתוב בדוח", קבע סמוטריץ' נחרצות. האומנם "הומצאה" הערה כזאת של המבקר? חזרנו לדוח.

דוח המבקר שבבסיס הריון פורסם בשבוע שעבר, והוא עוסק ב"הכנת תקציבי המלחמה בשנים 2023-2024 במשרד האוצר". בדוח מוקצה חלק מיוחד לכספים הקואליציוניים בתקציב המלחמה של 2023. במסמך מתואר כיצד מספר החלטות ממשלה הסדירו את היקף הכספים הקואליציוניים בהיקף של כ-6 מיליארד שקל ל-2023 וכ-8 מיליארד ל-2024.

לפי המבקר, הגישה של סמוטריץ' בהחלטה בין שני סוגי כספים קואליציוניים, שאפשר לכנות אותם "ישנים" ו"חדשים". הכספים הישנים הם אלה שכבר תוקצבו בכסים התקציב או שמועברים מדי שנה או שמיועדים לגופים ביטחוניים ולכאלה שתומכים במערך המלחמתי. לעומת זאת, הכספים החדשים הם אלה שנועדו למטרות שלא תוקצבו בדרך זו קודם לכן.

בדוח נכתב שהמדיניות של סמוטריץ' הייתה שהכספים הישנים יועברו כסדרם. לגבי הכספים החדשים, המבקר אומר ש"שר האוצר ציין כי בכוונתו להוביל, בתיאום עם ראש הממשלה וראשי המפלגות, מהלך לקיצוץ רותבי בהיקף של 70% והסבתם לצורכי המלחמה. כך גם יקוצצו מתקציב המוסדות הוועדתיים סך של 250 מיליון שקל המיועדים למענק האברכים שנועד לתשלום בסוף השנה".

או סמוטריץ' אכן הבטיח. האם הוא גם קיים? בדוח המבקר צוין בהדגשה: "בביקורת עלה כי על אף החלטתו של שר האוצר... להסב 1.6 מיליארד שקל לצרכי המלחמה מתוך הכספים הקואליציוניים... בפועל הוסבו רק כ-860 מיליון שקל לצרכי המלחמה ובכך קטנו היקף המקורות בתוכנית שר האוצר בכ-740 מיליון שקל".

הדוח ממשיך: "על אף הצהרתו של שר האוצר כי תקציבים שאינם נוגעים לפעילות הליבה של המשרדים ושמשרתם אינה חיונית למאמצי המלחמה או לחוסן הלאומי של העורף יוסטו לטובת צרכי המלחמה, כספים קואליציוניים רבים לא קוצצו או קוצצו בהיקף נמוך, וחלק מהם אף הוגדלו לאחר פרוץ המלחמה". אילו כספים הוגדלו? בין היתר, תגבור הפעילות להקמת מרכז מורשת לרחבעם זאבי ותחזוקת מנהרות הכותל.

אבל חשוב לציין שב-2024 כן הייתה הפחתה של הכספים הקואליציוניים – והחלטת ממשלה 1306 (מינואר 2024), קיצצה בשנה זו כ-2.3 מיליארד שקל מהם. אומנם הדוח מבקר את העובדה שהקיצוץ הזה קטן לעומת ההצעה בהיקף של 5 מיליארד שקל שהגיעה מאגף התקציבים, אך גם אם ניתן לדרוש על טיב הקיצוץ, קשה להתכחש לכך שהיה כזה ב-2024.

משר האוצר בצלאל סמוטריץ' לא נמסרה תגובה.

השורה התחתונה: דברי סמוטריץ' לא מדויקים

מבקר המדינה ציין שב-2023 קוצצו רק חצי מהסכום שסמוטריץ' הבטיח לקצץ. ב-2024 קוצץ סכום יותר משמעותי, אך גם הוא היה רחוק מהצעת גורמי המקצוע.

תחקיר: אוריה ברמיר

הדמיה: נדל



עם ביטול מכרו הקרונות. למעשה, מאז לא ברור לאיש בממשלה ובחברות הביצוע האם ניתן להתקשר עם חברות אלו ובאיזה אופן, בהעדר מדיניות ברורה. זאת, לצד היתרון במחיר שחברות אלו מספקות.

מאת: יצחק קלמן



תעודת זהות

אייתמר בן מאיר

אישי: נולד ב'1977, מתגורר בהר אדר. נשוי ואב לשלושה מקצועי: בעל תואר שני בחשבונאות מאוניברסיטת בר-אילן. לשעבר מנכ"ל נתיבי איילון וכיום מנכ"ל נת"ע

"לא רק פרויקט תחבורה"

חשש נוסף שעלה בשנתיים האחרונות הוא שבשל הוצאות המלחמה הכבדות, הממשלה תיסוג מכוונתה לממן את העבודות בשנים הקרובות. על רקע כך אומר בן מאיר, כי מדובר בפרויקט לא רק תחבורתי. "בתקופות כאלה, שהמדינה שלנו חווה כעת, זהו מחולל צמיחה מטורף. הוא הולך להורים מאות ואפילו מקומות עבודה. זה נכון גם לעיריות ולהתחדשות עירונית. הפרויקט הזה ישנה את קו הרקיע של גוש דן, ולעיריות הולך להגיע גל צונאמי גדול"ני ענק. בשנה הבאה אנחנו נקים יחד איתן מנהלות מטרו ברשויות. האם אתה יכול להגיד שהפרויקט הזה הוא עובדה מוגמרת? הרי שנים רבות לפני שהתחילו להקים את הקו האדום היו עבודות לקידום זמינות ומכורים.

כשאתה יוצא למכרז בינלאומי בסדר גודל כזה, אתה מעניין את השחקנים הגדולים ביותר בשוק בעולם התשתיות, והוא יהיה נקודת מפנה. אני באמת חושב שפרויקט המטרו יצא לדרך הלכה למעשה".

התחייבתם לפתוח את המטרו ב-2037. רבים חושבים שזה לא ריאלי. אתה מאמין שזה אפשרי? "אני והצוות נעשה הכול כדי להביא את הבשורה הזאת כמה שיותר מהר למטרופולין גוש דן. אנחנו במדינה שתמיד יש בה הפתעות, אבל אני כן יכול להבטיח שאני והצוות שלי עם סכין בין השיניים".

זו עדיין לא נשמעת כמו התחייבות ל-2037.

"כרגע אני ממוקד במשימות לשלוש השנים הקרובות, להוציא לפועל את המכרזים, להביא את השחקנים הטובים ביותר שאפשר. מצד שני, אני גם יודע שזה לא יהיה אחראי עכשיו לבוא ולהגיד שביוני 2037 המטרו נפתח, זה לא רציני".

ובעצם לעמוד ביעד של הוצאת המכרזים האלה?

"היה לנו חשוב לתת ודאות לשוק, ולהבהיר שהפרויקט הזה יצא לדרך. זה מסר שבא לידי ביטוי בכמה דברים: העבודות לקידום הומינות כבר עכשיו נעשות באמצעות קבלנות מקומיים. אלו עבודות במאות מיליוני שקלים, שמבוצעות בשטח. דבר שני, הנחנו כמה אבני דרך שעכשיו אנחנו מתאבדים עליהן, בהן מועד פרסום המכרז הנוכחי, ובשנה הבאה נוציא מכרזים של שלב אינפרא 2 (בניית מערכות החשמל והתשתיות, א' ו') ובמקביל חבילות הביצוע.

"היו הרבה שעקצקו ולא האמינו שנצליח עד סוף השנה הזאת לעמוד ביעד. אני כן אומר לך שהייתה פה הירתמות של האוצר והתחבורה ורשות התחבורה".

לא חשבתם לזחות את המכרז? חברות זרות יגיעו? עד לפני כמה חודשים נחתו פה טילים.

בשנה האחרונה היא מאוד מורכבת. אבל אני חייב להתודות שגם בהירש שעשינו בכל העולם יצאנו מעוררים. זה פרויקט בסדר גודל שהוא בטופ 3 העולמי. גם חברות אירופיות לא יוצאות בראש הוצות, אבל בשירות בארבע עיניים הם מעוניינים להיות חלק. בפגישה שלי עם נשיא יונראי בדרום קורדיאה, הוא אמר לי שהוא רואה בישראל יעד להתפתחות החברה שלו. גם הסכמי אברהם פותחים לנו יעדים נוספים ואני אופטימי".

בחדש אפריל האחרון ביטלה המדינה במפתיע מכרז מול חברה סינית לאספקת קרונות לקו החול בירושלים, על רקע לחצים אמריקאיים. אך בן מאיר מדיגיש, כי "אנחנו נרצה לראות כמה שיותר שחקנים מכל העולם שמתפתחים במכרז הזה, ואין לנו כרגע שום הנחיות או הגבלות לגבי השחקנים שמתפתחים במכרז הזה".

למרות האופטימיות של בן מאיר, כשמדובר בחברות סיניות שנשלטות על ידי ממשלת סין, התמונה מורכבת יותר. המדיניות הישראלית אינה מובהקת, ולכאורה אין בעיה עם התקשרות עם חברות סיניות, אך אלה מתמודדות פחות במכרזים וגם זוכות פחות מבקרי. השיא הגיע באפריל