

[גור חלון](#)



"מדינת ישראל פשוט לא יודעת להקים תשתיות בלי לחרוג בזמן ובתקציב"

עו"ד יהודה רוח, המלווה את ענף התשתיות בישראל כמה עשורים, בטוח שכמו פרויקטים לאומיים גם את עבודות התשתית בשכונות מגורים חדשות צריך להפריט • ועד שזה לא יקרה, שום הסכם גג לא ישנה את המצב שבו דיירים מחכים למדרכות ולתאורה
שלומית צור 5/11/18

הסכמי גג או לא הסכמי גג, בעיית הקמת התשתיות בשכונות מגורים חדשות בישראל חוזרת על עצמה שוב ושוב, וקצב הקמת התשתיות אינו מדביק את קצב הקמת הדירות. ראינו זאת כשהוקמה השכונה החדשה בראש העין, וראים זאת כיום בשכונת כרמי גת בקרית גת. הדירות מאוכלסות, אך מדרכות - עדיין אין.

עו"ד יהודה רוח, מבכירי עורכי הדין בארץ שמלווה את תחום התשתיות כבר כמה עשורים, סבור שהמדינה אינה מסוגלת לבצע את עבודות התשתיות בעצמה, בלי לחרוג בתקציב ובזמן, ורק הפרטת התחום לשוק הפרטי תשנה את המצב העגום.

"המצב שבשכונות חדשות, קבלנים סיימו את הבנייה והדיירים לא יכולים להיכנס לדירות הוא בלתי נתפס", אומר רוח בראיון ל"גלובס". "ולמי כרגיל באים בטענות? לקבלנים כמובן. הבעיה היא שאין קשר ישיר בין ביצוע עבודות התשתית שמחוץ לבניין המגורים, לבין בניית הדירות. כי לקבלן אין שליטה על חברת החשמל, על חברות כמו מקורות, או על נושא הביוב".

את הבעיה הזאת בדיוק הסכם הגג בא לפתור.
"ועובדה שהוא לא פותר. הסכם הגג נותן כסף לרשות המקומית לבצע עבודות תשתית, אבל גם לרשות המקומית אין שליטה על חברת החשמל או על מקורות.

"תשלומים של קבלנים במרכזי מדינה נחלקים לשניים: תשלום על הקרקע, ותשלום על עבודות הפיתוח. בניגוד לתשלום על הקרקע, שהקבלן קובע כמה הוא יהיה, התשלום על הפיתוח קבוע וידוע מראש לפני המכרז. הבעיה היא שאת התשלום על הפיתוח המדינה לוקחת מיד לאחר הזכייה במכרז, אבל לפעמים לוקח שנים מהיום שקבלן רכש מגרש ועד שהוא מקבל היתר בנייה, כשכל הזמן הזה הוא משלם ריבית לבנקים על הכסף שהוא שילם, וזה בסוף מייקר את מחיר הדירה".



מה הפתרון?

"התשלום על הפיתוח לא צריך להיות משולם ישר לאחר הזכייה במכרז, אלא בהתאם לקצב ביצוע העבודות.

"בכלל, צריך לעשות רפורמה בביצוע התשתיות של שכונות מגורים בישראל. כמו פרויקטים גדולים של תשתיות לאומיות, גם את התשתיות לשכונות מגורים אפשר להפריט בשיטת PPP, אולי אפילו לקבלנים עצמם - שלהם האינטרס הגדול ביותר שהתשתיות יושלמו בזמן. ובעידן שענף הביצוע קורס, זה ייתן לקבלני הביצוע גם הרבה עבודה.

"המציאות מוכיחה שבכל מקום שהמדינה דאגה לביצוע פרויקטים של תשתיות בשיטת PPP - זה הצליח. המקרה היחיד שהמדינה עשתה פרויקט תשתית גדול בעצמה היה הרכבת הקלה, והתוצאה היא איחור של שנים וחריגה עצומה בתקציב.

"המדינה הוציאה מכרז בשנת 2007 לביצוע העבודות להקמת הרכבת הקלה בתל אביב בשיטת BOT שתוקצב ב-11 מיליארד שקל. אנחנו ייצגנו את חברת MTS, הזכיין שזכה במכרז, חתם על חוזה עם המדינה, אבל בגלל שפרץ בדיוק אז המשבר הכלכלי בעולם, הזכיין לא הצליח להגיע לסגירה פיננסית במועד שנקבע וביקשנו הארכה. המדינה סירבה להאריך את המועד, החליטה לפסול את הזכיין, ולבצע את העבודות בעצמה.

"ומה קרה מאז? שנים שלא קרה דבר. אם היו מאריכים לזכיין את המועד לסגירה הפיננסית בחודשים ספורים, בשנת 2014 היתה לנו כבר רכבת קלה עובדת. אבל המדינה לקחה את זה על עצמה, ורק בימים אלה היא מבצע את העבודות של הקו הראשון, לא בשיטת BOT ובתקציב של 20 מיליארד שקל. כמעט פי 2 מהתקציב המקורי. אז גם חרגנו בזמן וגם במחיר.

"לזכותה של המדינה ייאמר שהיא למדה לקח, ושאר הקווים של הרכבת הקלה יוצאים במכרזי PPP.

"הדוגמה ההפוכה לפרויקט שכן הצליח בגלל שהוא היה בשיטת PPP הוא כביש 6 - חוצה ישראל. לפני כביש 6, כל הכבישים בארץ הוקמו על ידי המדינה. כשבייגה שוחט היה שר האוצר והיה צריך להחליט כיצד יבוצע כביש 6, הוא בדק ומצא שכל הכבישים האלה מעולם לא נבנו בזמן. לכן הוא החליט שכביש 6 יבוצע בשיטת PPP. במבחן התוצאה הכביש הושלם שנה לפני הזמן ובלי חריגה של שקל מהתקציב."



איך זה קרה?

"הבנקים שכתבו את הסכם המימון עם הזכיין שזכה במכרז, קבעו שעל כל יום איחור בהשלמת הכביש הזכיין ישלם מיליון שקל קנס. מנגד, לזכיין היה גם תמריץ כלכלי לסיים את העבודות לפני הזמן ולקבל עוד ימי זיכיון. הזכיין הרי קיבל זיכיון ל-30 שנה. חמש שנים מהן בנייה של הכביש, ו-25 שנים שנות זיכיון שבהן הוא מקבל תשלום מאגרות הנוסעים בכביש. בגלל שהזכיין השלים את הכביש שנה לפני הזמן, הוא זכה בשנה של ימי זיכיון. התמריץ של הזכיין היה גם פרס".

את כביש 6 אתה מכיר מצוין. גם כעו"ד וגם כבעלים.

"בשנת 95 התקשר אליי איש עסקים קנדי, ששמע שיש מכרז להקמת כביש חוצה ישראל, והוא סיפר שבנה כביש כזה בקנדה. הגשנו הצעה מטעם הקנדים, חברה צרפתית ואפריקה ישראל וההצעה זכתה. בשנת 1999 נחתם ההסכם עם המדינה. בדרך הצרפתים פרשו ושיכון ובינוי נכנסו במקומם, וזו למעשה חברת דרך ארץ. עשור אחר כך, ב-2009, רכשנו דרך קרן תשתיות לישראל שבבעלותי 100% מהשליטה בזיכיון של דרך ארץ, בשנת 2012 המדינה מימשה את האופציה שהיתה לה ורכשה 49% מהבעלות, ומכרה אותה לקרן נוי. כיום למעשה קרן תשתיות לישראל מנהלת 51% מהכביש".

איך הוקמה בעצם קרן תשתיות לישראל?

"בתהליך של כביש 6 אנחנו ייצגנו את הזכיין, הרצוג פוקס נאמן את הבנקים, וחנן מלצר וגורניצקי ייצגו את המדינה. פיתחנו התמחות ב-PPP, ייצגנו מתקני התפלה, את הרכבת הקלה בירושלים ואת כביש 6. בשנת 2007 שמתי לב שיש מחסור בשחקנים שמבצעים פרויקטים גדולים של תשתיות לאומיות. מנגד, הכסף הגדול נמצא אצל המוסדיים. לא אצל המדינה, ולא אצל הבנקים.

"הבנתי שחסר גוף שיחפש עבורם פרויקטים להשקעה, ושגם יגייס בעצמו כסף ממוסדיים ומפרטיים. פניתי ליאיר המבורגר ויחד הקמנו את קרן תשתיות לישראל, שאליה הצטרף גם ירון קסטנבאום. הקרן שלנו היא בין היתר בעלים של תחנת כוח שמייצרת 7% מהחשמל בארץ, ובעלים של 51% מכביש 6. הקרן השנייה בגודלה היא קרן נוי שהיו"ר שלה הוא פיני כהן, וישנן עוד קרנות קטנות יותר".