

כלכליסט - כותרת		
8.54x36.2	1	 1 6 9 0 6 7 5 9
23.02.2009	עמ' 4	

## במת כלכליסט

# רכבת לאילת: צו השעה



יאיר חרל

**מ**פעם לפעם עולה על סדר היום הציבורי נושא קו הרכבת לאילת ואיתו השאלות – האם יש בו צורך, מהי התועלת שיפיק ממנו המשק והאם התועלת שקולה כנגד המחיר הגבוה הכרוך בהנחתו. הלחימה האחרונה בעזה והכניסה של נמל אשדוד אל טווח הג' ראדים מגבירות את הצורך לשוב אל הנושא הזה. המדינה הרי זקוקה לנמל בטוח שבו יעברו מטענים וסחורות חיוניות גם בחיי רוט וגם בשגרה.

## הנמלים הם השער היחיד לסחורות

בעקבות מלחמת לבנון השנייה הקים משרד התחבורה ועדה ציבורית בראשות עו"ד יהודה טוניק כדי לבחון את התפקוד של מערכות התחבורה אל הנמלים מחירום ובריגוע. הוועדה מצאה, בין השאר, שרכבות מטענים נמנעו מלפקוד את נמל חיפה בזמן המלחמה, עקב הסיכון הביטחוני. עוד ציינה הוועדה שהאורך הכו"ל של מסילות הרכבת בישראל קצר היום לעומת אורכן ערב הקמת המדינה.

הבידוד הגיאופוליטי של ישראל מביא לתלות מוחלטת שלה בסחר הימי. יותר מ-99% מסך המטענים המגיעים לישראל ויוצאים ממנה מוסעים בים. למעשה, נמלי הים הם השער האסטרטגי הב"ל כדי לשינוע סחורות אל ישראל וממנה. המלחמה בעזה הגבי

רה את התלות הזו. אם בעבר איימו טילי החיזבאללה על נמל חיפה, כיום מאיימות רק טות החמאס על נמל אשדוד. המסחר הישראלי נתון, כמעט כולו, לחסדיהם של המחבלים בלבנון ובעזה.

אמנם חלק מאוניות הסו"הר המגיעות מהמזרח עוברות בתעלת סואץ בדרכן לפרוק את מטענן בחיפה או באשדוד,

אבל נתיב זה פועל בצל התחזקות גורמים אסלאמיים קיצוניים, בעיקר במצרים ובסניי, ועולה החשש לפגיעה עתידית בתנועת אוניות ישראליות בתעלה.

במצב זה נהפך נמל אילת לחיוני מאין כמוהו. זהו השער העי"קרי לסחורות המגיעות לישראל מאסיה וממדינות המזרח הקרוב והרחוק. רק הנמל הדרומי יכול להבטיח כי שינוע הסחורות ימשך ולא יהיה תלוי בחסדיהם של אחרים.

**פרויקטים תחבורתיים הם מנוע צמיחה לכלכלה**  
בכהונתו כשר אוצר החל בנימין נתניהו לפעול כדי לזרז את הנחת קו הרכבת לאילת. עם פרישתו מן התפקיד נגנז הנושא לזמן ממושך.

כאשר כיהן מאיר שטרית כשר התחבורה שב הנושא לסדר היום והחלה בדיקה של הפרויקט. כלכלני המשרד בדקו, כצפוי, רק את ההיבטים הכלכליים של סלילת הקו לאילת ומצאו כי התשואה הציפוייה היא 5% בלבד. תשואה כזאת, קבעו כלכלני האוצר, נמוכה מדי ואינה מצדיקה את הפרויקט. אך האם אלה המדדים היחידים שעל פיהם יש לבחון את כדאיות הפרויקט? האם לשיקולים האסטרטגיים והמדיניים אין שום משקל? בעבר היתה גם התנגדות, משיקולים כלכליים, לסלילת נתיבי איילון. האם מישהו מעלה בדעתו, כיום, איך היתה מתנהלת התחבורה בכרך הגדול ללא הנתיבים הללו?

קו רכבת מודרני ומהיר מהמרכז לאילת יהיה גשר יבשתי בין אסיה לאירופה ויחליף, בשעת הצורך, את תעלת סואץ. מסילת הברזל תשמש את המשק הישראלי ובה בעת גם את השווקים באירופה ובאסיה הסותרים ביניהם. קו שכזה יכול להיסלל על ידי גורמים פרטיים, כפי שנסלל כביש 6, בלי להכביד על המדינה.

הניסיון העולמי מלמד כי פרויקטים תחבורתיים המקשרים כמה מדינות מהווים, בסופו של דבר, מנוע צמיחה חשוב מאוד לכלכלותיהן של המדינות. התועלת אינה מצטמצמת לתחום התחבורה אלא ניכרת בכל המשק.

**רק נמל אילת  
יכול להבטיח כי  
שינוע הסחורות  
ימשך ולא יהיה  
תלוי בחסדיהם  
של אחרים**

מערכת תתבורה מתירה ונוחה היא כמובן גם כלי יעיל לפיזור  
האוכלוסייה על פני המדינה, מעודדת מעבר אוכלוסין לאזורים  
מרוחקים ומזרזת הקמת יישובים ומרכזי מסחר ותיירות לאורכה.  
לפני ממשלת ישראל החדשה עומדים אתגרים רבים. פיתוח  
הגשר היבשתי מנמל אילת למרכז הארץ הוא אחד החשובים בהם.  
הכותב הוא יו"ר דירקטוריון חברת נמל אילת