

פרוטוקול מס' 423
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, ג' באייר התשנ"ט (19.04.99), שעה 08:30

נכחו: חברי הוועדה:
אמנון רובינשטיין - היו"ר
עזמי בשארה
אלי גבאי
ניסים דהן
גדעון עזרא
ראובן ריבלין

מ"מ:
נעמי בלומנטל
יעל דייין
אברהם (בייגה) שוחט

מוזמנים:
משה לוי - יו"ר חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
יהודה כהן - מנכ"ל חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
ניצן יוצר - מנהל אגף כלכלה וכספים, חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
טלי ירושלמי - יועצת משפטית, חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
שולמית מלכא - מזכירת חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
הילה אייל - אגף התקציבים באוצר
רון וולפמן - סגן הממונה על התקציבים באוצר
יעל בירן - אדם טבע ודין
עמית שפירא - החברה להגנת הטבע
פרופ' ליאו לידרמן - ראש מחלקת המחקר, בנק ישראל
אריה מרום - אחראי תחום במחלקת המחקר, בנק ישראל
ד"ר קרנית פלוג - סגנית ראש מחלקת המחקר, בנק ישראל
יורם אסידון - פורום למען תחבורה שיוויונית
ד"ר דויד גאנר-קלאוזנר - תחבורה - היום ומחר
ד"ר יעקב גראב - תחבורה - היום ומחר
דוד בר-שלום - סגן חשב כללי
ולרי ברוכיה - משרד לאיכות הסביבה

נוסח לא מתוקן

הכנסת הארבע-עשרה
מושב רביעי

מנהל/ת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: יפעת שפרכר

סדר-היום: תיקון למנגנון עדכון האגרה - בהתאם לסעיף 3(ג) לחוק כביש אגרה (כביש
ארצי לישראל), התשנ"ה-1995.

תיקון למנגוון עדכון האגרה (בהתאם לסעיף 33(ג) לחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה-1995

היו"ר אמנון רובינשטיין:

יש פה, לבקשת חברת חוצה ישראל, תיקון למנגוון עדכון האגרה. אני רציתי חוות דעת נוספת לעניין החששות שהבעתי, שהצמדה בגובה ריבית יכולה לגרום להסטה של התנועה וטעייה בחישובים הכלכליים. בסופו של דבר פניתי לפרופסור לידרמן מבנק ישראל. אני קודם כל רוצה להודות לו על לקיחת המטלה הזאת. אין לי מושג מה עמדתכם, לא קיבלתי שום מסמך.

משה לוי:

אנחנו עוסקים פה במכרז של הזכייין בכביש חוצה ישראל. הנקודה שבה אנחנו עוסקים היא הקשר בין הריבית בזמן ההגשה לריבית שתהיה בפועל, והיחסים ששני הצדדים לקחו על עצמם על מנת לפתור את הקשר הזה. אנחנו בזמן קיום המכרז עצמו עמדנו בבעיה שלא יכולנו לקבוע איזו ריבית תהיה בשלבים שבין הגשת ההצעה, בין גמר הסיכום הפיננסי ובין גמר עבודות הבנייה. אלה שלושה תעריפים שונים. אנחנו בדקנו את עצמינו בעולם, ומסתבר שחברות פיננסיות בעולם וחברות ייעוץ בינלאומיות אומרות שזה הנוהג. כלומר, אם אני משאיר את ההצעה על בסיס של ריבית מסויימת אז חייבים לקבוע למגישים את הריבית, משום שכל אחד אם הוא יביא ריבית שונה כמובן שהתוצאות תהיינה שונות ואז אי אפשר לקבוע מי זוכה במכרז. אנחנו קבענו אז פחות או יותר את הריבית השנתית כפי שהיתה בארץ, ובהמשך לקראת סיכום מסמכי ההלוואה אנחנו קובעים את הריבית שהיתה באותו זמן ומתקנים את ההצעה בהתאם.

בעולם הדבר הזה נהוג לגבי מטבעות שיש לגביהן מערכת שנקראת HEDGING, כלומר מרגע שהם מקבלים את הריבית המסויימת ביום שהם לוקחים את ההלוואה, הם יכולים לבטח את עצמם מפני שינויי הריבית. לכן כך אנחנו נוהגים באשר לחלק של ההלוואה שהיא במטבע חוץ, כלומר 250 מיליון דולר, שמרכזת עבור הפרוייקט חברת ...

מדובר פה על הלוואה של 250 מיליון דולר שתפדה בתום 28 שנים. לא מדובר פה על הלוואה של חודשיים. בא פה גוף בינלאומי ושם פה רבע מיליארד דולר ל-28 שנים. איתנו סיכמו שביום שייגמרו המסמכים הפיננסיים יחתמו החוזים, תקבע הריבית שהיא מביאה בחשבון את השיעור שקשור במה שנקרא הערך של המדינה או סיכון המדינה ביחס לאגרות חוב של מדינת ישראל ושל ממשלת ארה"ב.

בנושא השקלים המערכת קצת יותר מורכבת. בשקלים אנחנו לא מכירים מנגוון שיכול לעשות HEDGING. תאורטית אפשר להמציא אותו. אחת הסיבות שלא כדאי היא שהיום הריבית נמצאת יחסית בנקודה גבוהה, ואת זה אפשר לראות בחומר שלנו. 15 שנים אחורה מראות שהסדר של 5 שנים רצופות, כמו שאנחנו רואים בטבלה, מביא אותנו, פרט לשנה האחרונה שזה קצת עלה ב-20 נקודות מעל 4, לממוצע שתמיד נמוך מ-4.

אני אומר את הדברים משום שאולי ההרגשה בדיון הקודם היתה שבכל מקרה אנחנו צופים שזה יעלה, אבל אני לא יודע, אני חושב שזה אולי ירד. לכן סיכמנו לגבי השקלים תהליך שבו יקבע בתום 5 שנות הבנייה. ממוצע משיכות הריבית על פי המשיכות שהיו במשך ה-5 שנים הללו, והממוצע הזה הוא זה שיקבע את ריבית הבסיס שעל פיה יחושב פרויקט ההלוואה בשקלים. אני חושב שעשינו נכון.

אני מזכיר שלקראת המו"מ הזה דרשנו מהזכייין שניים, שלושה דברים שהוא יתרום. הוא תרם ירידה של 3 אגורות. הוא אמר שבמקום שהאגרה הבסיסית תהיה 1.33, האגרה תהיה 1.30, שזה 2.7%. אחר כך אמרנו: אמנם דרשנו ממך להגיש את ההצעה על

4%, אבל אנחנו עכשיו רוצים שאתה תשתף. ההשתתפות שלו היא ב-9 נקודות. הוא אמר עד 4.09, שזאת התרומה הנוספת שלו. התרומה השלישית היא שבזמנו הוא הגיש טבלת המרה ואנחנו במו"מ תיקנו לו את הטבלה בכמה נקודות. אם נזכור שאת הטבלה המקורית הוא הגיש במכרז כאשר הוא בלחץ לזכות, אז גם פה לאורך הטבלה הוא עשה ויתור מסויים. אלה הם שלושת המרכיבים.

אנחנו את התהליך הזה בדקנו. העברנו אותו דרך ועדת המכרזים, שאישרה אותו, דרך החשב הכללי של משרד האוצר, שהוא המופקד מעצם תפקידו על כל המכרזים, ודרך הנהלת משרד האוצר. עוד שאלה שהתבקשנו לתת לה תשובה זה ההשפעות לגבי התועלת למשק. אנחנו צריכים לזכור שאנחנו מסתמכים פה על תסריט בו נעשתה עבודה רצינית מאוד של מינה צמח על כמה אלפי אנשים בשאלה שנקראת הנכונות לשלם.

אנחנו בדיון הקודם אמרנו שנדמה לנו שאי אפשר יהיה לספק כבישים חופשיים למשק, ואכן אנחנו דרך הפרוייקט הזה מציעים את אותה אגרה אלקטרונית שתביא לידי אגרת גודש. אנחנו חושבים שיש פה מעשה חלוצי שמשרת גם את הרצונות של החברים האלה שהם נגד הכביש. אני בהחלט מאמין שהם בעד בקרה שהנסיעה בכביש לא תהיה חופשית. בעצם הכנסת האגרה לכביש יורדת התועלת למשק. אנחנו רואים פה בטבלה, לפי כל הנתונים שחישבנו, שאנחנו נמצאים בתועלת שיורדת עם אגרה ובלי אגרה בין 11 ל-12.7. את התשובה לגבי התנהגות הריבית לאורך שנים יש בטבלה. את התשובה לגבי הפסד התועלת למשק יש בטבלה. המבחן האמיתי יהיה כאשר יתחילו ליסוע בכביש והאדם יצטרך לשלם. אז יהיה המבחן האמיתי מה באמת תהיה התועלת. אני מסכים שמספרי התועלת למשק הם כל כך גדולים, שגם אם תהיה פה טעות בעוד אחוז או שניים, אנחנו עדיין נשארים בתחומים של עשרות מיליארדי שקלים תועלת למשק.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

בדיון הקודם הצעתי שהממשלה תיקח על עצמה את ה-HEDGING במטבע שקלי, דהיינו שיהיה אלמנט של ביטחון יותר גדול מבחינת גביית האגרה כדי שזה לא יהיה חשוף לתנודות כל כך גדולות. כמובן שאת אלמנט ההסטה שלהם קשה מאוד לדעת מראש. להצעה הזאת התנגדו אנשי האוצר, החשב הכללי, בנק ישראל.

ליאו לידרמן:

אני חושב שצריך להבדיל בין הרמה העקרונית לרמה הכמותית. אנחנו חושבים שברמה העקרונית ה-CASE פה הוא מאוד ברור. העובדה שכאשר זה יצא לדרך הריבית עלתה 4% זה היום בעצם נתון הסטורי. מצד אחד, כאשר הפרוייקט יצא לדרך, אולי אז היה צריך לחשוב על איזו פונקציה שכבר אז תגיד בריבית כזו ככה ובריבית כזו ככה. מצד שני, היה צורך ליצור אחידות בין המועמדים השונים ולהגיד לכולם: תעבדו עם ריבית של 4%.

אנחנו גם יודעים שמבחינה כלכלית יש את הנתונים שישנם. הריבית ההסטורית היא 4%. היום הריבית בעולם גם יותר גבוהה, גם יותר תנודתית. אנחנו יודעים שריבית יותר גבוהה תדרוש בסופו של דבר עלייה באגרה. הקושי שהיה לנו ושיש לנו זה בקטע הכמותי, כלומר אנחנו לא הצלחנו בנתונים שהיו בפנינו להגיע לאיזו שהיא נוסחה שתראה לנו בדיוק מה מקדם התרגום מעלייה בריבית ב-X אחוזים, תהיה זו הריבית השקלית או הדולרית. מה בדיוק נמצא באותה מכונה שמצד ימין אתה מכניס עלייה בריבית, ומצד שמאל אתה מקבל טבלה כמו שראינו בנספח ב'? מהו אותו חלק בעלויות של הפרוייקט, שזה עלות המימון? כמה הריבית בעצם מהווה מהעלות? הרי יש פה גם את החישוב דרך העלויות. השאלה השנייה זאת באמת השאלה של ההסטה, כלומר מה קורה בעצם לתשואה של הפרוייקט בכללו?

היו"ר אמנון רובינשטיין:

התנהגות בני אדם קשה לחזות.

ליאו לידרמן:

יש דרכים לאמוד עקומת ביקוש לשימוש בתחבורה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

זה החברה עשתה.

ליאו לידרמן:

מבחינה כמותית אני שואל. אני לא קיבלתי תשובה ברורה לשאלה מה ההסטה שתהיה כתוצאה מזה שאנשים יראו מחיר יותר גבוה ויעברו לכבישים חלופיים. אני בטוח שלשאלות הללו יש תשובות. הייתי מרגיש הרבה יותר בטוח מהבחינה הכמותית אם היו תשובה לשאלות הללו.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אז למה אין תשובה?

קרנית פלוג:

אנחנו היינו בקשר, אבל עדיין לא קיבלנו את כל האינפורמציה לגבי סך העלות. זה קל מאוד לחשב. לנו אין את האינפורמציה, אנחנו רק יכולים לקבל אותה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אבל ביקשתי מכס שתעמדו בקשר ישיר עם החברה.

קרנית פלוג:

היינו בקשר. יש פה את הגרף של הפסד התועלת. המונחים אולי ברורים, אבל מה שלא ברור זאת ההסטה שמסתתרת מאחורי הנושא.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני לא יודע איך בודקים הסטה כזו אלא על פי התנהגות של לקוחות או נהגים.

ליאו לידרמן:

יש אומדנים דומים לביקוש לתחבורה בישראל כפונקציה של כל מיני דברים כמו צפיפות.

משה לוי:

הרגלי הנסיעה ודרישות הנסיעה היו תהליך שלם שהובילה אותו בזמנו מע"צ ועשה אותו המכון לתחבורה. כאשר קמה החברה, למרות מובהקות הנתונים הללו, פתחנו את העניין מחדש. אמרנו: זה פרוייקט גדול מידי. לכן נצטרף לדיסיפלינה אחת. קמה במיוחד לעניין הזה חברה שנקראת "מתת". היא עשתה סקר על הרגלי הנסיעה, לקחה את כל הנתונים ובדקה את כל התהליכים האלה. הלכנו ללשכה המרכזית לסטטיסטיקה ויזמנו סקר חדש, שלצערי 20 שנה לא עשו אותו ועכשיו הוא נגמר. זה היה סקר על כל הרגלי הנסיעה של משקי הבית והאנשים בישראל.

בנוסף לזה הזכייין לקח חברה בינלאומית. לחברה הזו יש נסיון בעולם. ככה שיש.

לנו בעצם שלושה גורמים שיביאו בחשבון את הביקוש לנסיעות ואת ההסטות שיש להם כתוצאה ממחירים שונים. גם אם נהיה פסימיים ונגיד שהריבית תעלה, אנחנו עדיין נמצאים באותם תחומים שעד אז נראו לנו אטרקטיביים, לא רק סבירים.

בקשר לשאלה שלך, אדוני היו"ר, למה ממשלה לא תיקח על עצמה אחריות, אז אני הולך למצב הקשה של המנגנונים. אנחנו חושבים שיש סיכוי שהדבר הזה יאזן את עצמו ובתום 5 שנים הבעיה תהיה תאורטית. העבר מראה את זה בצורה מאוד ברורה. ריבית ארוכת טווח של 4% זה דבר סביר, אבל צריך להכין את המקרה הרע. אם זה יהיה פחות אז תהיה פה שמחה. במקרה הרע אנחנו אומרים בראש וראשונה שצריך לעשות הצמדה כדי לאמת את הנתונים. לנו יש בתוך מערכת חוזה הזכיון מצב שבו אם נגיע למה שאתה אומר שזה יעלה יותר, אנחנו יכולים ליזום על ידי הזרמת כסף את הורדת האגרה. זאת אומרת שאם יהיה חשש, שאתה חרד לו, שזה יגיע למחירים שאולי לא יהיו אטרקטיביים, אז אנחנו יכולים לקחת את הכסף שיידרש ולהגיד: אוקיי, קחו לכם לפי חוזה ותמורת זה אל תעלו את האגרה. לכן האופציה הזאת בידינו. לעומת זאת אני לא מציע לשעבד אותה היום, כי יכול להיות שלא נדרש לה, ואז חבל שהאוצר יפעיל מנגנונים שונים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מה בוער לנו לקבל את הדבר הזה כעת?

ניצן יוצר:

הפרוייקט הזה הוא פרוייקט גם תקדימי, גם מאוד גדול וגם בינלאומי. הוא מוציא לדרך נסיון לממן תשתיות באמצעות הסקטור הפרטי. הוא הולך פעם ראשונה מאוד בגדול, מאוד יומרני, מאוד שאפתני. עד עכשיו הוא נתפס בעיני השחקנים של הסקטור הפרטי, היזמים הפרטיים, כסיפור של הצלחה, אבל הם ובצדק מרגישים שהתהליך הזה נמשך מעבר לסביר. המממנים הזרים כבר הודיעו לנו שהם שוקלים לחזור בהם מהמחוייבות לממן את הפרוייקט. הם עשו חשבון כמה הדבר הזה עלה להם במונחים של שעות אדם וכסף, והם אומרים: זה במקום עיסקאות אחרות שהיינו עושים. האמת היא שזה יותר משיחות, כי אנחנו קיבלנו מכתב המאיים בביטול ה-COMMITMENT שהם נתנו.

סך הכל, הקונסורציום שזכה כבר השקיע עד היום למעלה מ-120 מיליון שקל בהכנת ההצעה. המשחק הזה הוא מאוד יקר. הביאו פה זרים על משפחותיהם וצוותים. זה לא שהם יכולים לשבת ולחכות עד ההחלטה.

ראובן ריבלין:

בפעם הקודמת התקבלו חוות דעת. אני חושב שאנחנו צריכים להכריע. אנחנו לא מכריעים פה אם יהיה חוצה ישראל או לא, ההכרעה הזאת כבר נפלה מזמן.

גדעון עזרא:

אני מלווה את חוצה ישראל ואני רואה את הנסיונות שהיו לבטל את הפרוייקט הזה. זה לא נכון לגבי הנושא של האגרה לנסות למזמז את הנושא פעם נוספת. הלקוחות העיקריים במדינת ישראל שישתמשו בכביש הזה יהיו ערביי ישראל. הם באים לתל-אביב מכל מקום. הם לא נשארים לישון בתל-אביב. מדובר על כמויות אדירות של אנשים. הכביש הזה הוא חיוני. ההשקעה בתשתיות במדינת ישראל היא הכרחית, וכל דבר נוסף בעניין, לפי דעתי, גורם נזק למדינת ישראל ויעמיד את כל הפרוייקט הזה בסכנה. אני אומר שאסור לעכב את התוכנית. כל נסיון כזה הוא לפי דעתי נסיון לא נאות ולא נכון.

ליאו לידרמן:

אנחנו בקשר עם משקיעי חוץ, עם משלחות שמגיעות מידי שבוע ומידי חודש.

מדובר פה בשאלה טכנית לחלוטין. אם היו יודעים הכלכלנים שעמדו מאחורי הפרוייקט שתתכן כזו תנודתיות בריבית, הדבר הזה היה חלק מהפרוייקט הזה. הדבר הזה כאילו שהיא פונקציה בתוך הפרוייקט לא היה מפיל את הפרוייקט הזה. מדובר בשאלה טכנית לחלוטין, לא בשאלה העקרונית. עיכובים שנובעים מאיזו שהיא שאלה טכנית מבחינת משקיעי חוץ, כפי שנאמר, זה איתות לא נכון. אני תומך במובן העקרוני. לגבי הסגירה המדוייקת, הכמותית, את זה אפשר ללבן.

משה לוי:

כשקיימנו איתם דיון הם הגישו טבלה. כל אחד הגיש טבלה שאומרת: ב-X אחוז ריבית אני מבקש להעלות כך וכך. חזקה עליהם שהם אז הגישו את המחיר הכי נמוך, כי הם התחרו. את הטבלה של המתמודד לקחנו, ועל בסיס הטבלה הזו עשינו את כל התשלומים. אני לא רוצה להלאות אתכם ביחס כיסוי שנתי שחייב להיות להלוואה הזאת לכל האורך. יכול להיות שבשנה ה-30 יהיה עודף כתוצאה מזה, אבל בשנה ה-8 הוא יהיה מתחת ליחס הכיסוי ואף מוסד פיננסי רציני לא ילווה לו. לכן כל המדדים האלה מופיעים במה שקרוי מודל פיננסי. לכן אי אפשר לפרק את זה. אבל חזקה אחת היא שהוא התמודד אז במכרז והוא שם את המינימום. אנחנו כל הזמן עוקבים אחרי המודל הזה. אם יהיו סטיות יש לנו הרבה מאוד כלים.

למדינה יש אופציה לרכוש 49% מהחברה, כלומר אם הכנסות החברה תהיינה גדולות, המדינה תרכוש אותם לא לעצמה. אם ימצא חשש שהם מקבלים יותר ממה שנדרש וזה יכול להביא לידי הצלחה כלכלית מובהקת, יש לנו את האפשרות למחזר כסף נוסף, למכור את זה לציבור או לגופים פיננסיים, ותמורת הכסף הזה כמובן לעשות דברים אחרים. לכן אני לא רואה בזה סכנה, אף על פי שכרגע להצביע בדיוק על היחס בין עליה ברבע אחוז ל-9 אגורות שזה עולה, זאת תוצאה של תהליך מורכב שלא הצלחנו לפרק מאתמול להיום.

רונן וולפמן:

אנחנו ליווינו את תהליך העבודה של כביש חוצה ישראל, כולל החלק האחרון שהתייחס לנושא של השינויים בריבית. אמנם היינו רוצים לראות מצב שבו היזם לוקח על עצמו כמה שיותר סיכונים ובכלל זה את סיכוני הריבית, אבל בבדיקה שנערכה התברר שהדבר הזה הוא בלתי אפשרי וזה יעלה בסופו של דבר את המחיר הכולל כתוצאה מהעברת הסיכון הזה. לכן המודל שנמצא, להערכתנו, הוא המודל הנכון. הדרך הנכונה היתה לעשות את זה במועד ולהביא את זה אז. עקב איזו שהיא תקלה זה מגיע רק עכשיו. אני חושב שגם הפרמטרים כפי שהם נקבעו הם פרמטרים שמותנו ביחס לשינויים שנקבעו עוד קודם על ידי הזכייין.

באשר לסוגייה האחרת שהוצגה פה, צריך לזכור שכביש חוצה ישראל הוא בעצם ספינת הדגל של הפרוייקטים מסוג של B.O.T, שהמדינה מוציאה ורוצה להמשיך ולהוציא פרויקטים מסוג כזה בתחומי התשתית השונים, כמו בחשמל וברכבת. אני מדבר על פרויקט הרכבת שהמכרז שלו צפוי להתפרסם בעוד שלושה חודשים. אני חושב שלפרוייקט הזה יש השלכה על פרויקטים אחרים. דחיה פה עלולה לסמן סיגנל לא טוב לגבי פרויקטים אחרים, ולכן ראוי לקבל את ההחלטה מיד.

יעל בירן:

ידוע שאנחנו מתנגדים, כי אנחנו חושבים שנזק סביבתי יגרם. לב העניין הוא נושא ההסטה. הנושא הזה בסופו של דבר לא הובא בפני הוועדה בצורה מעמיקה כפי שפרופסור לידרמן ציין, וזה לב העניין, מפני שלהרכיב פיל לבן זה נזק לכל הדיעות. אני מזכירה לכם שדוח גדיש שהוגש על ידי חברת הכביש ב-94 ציין שהאגרה צריכה להיות אגרת הקצאה ולא אגרת מימון, וכל מה שנדון פה על השולחן זאת אגרת מימון ולא אגרת הקצאה. זאת אומרת שאנחנו הולכים לכיוון לא טוב מבחינת התכליות של הכביש כפי שאתם מציגים אותן. אני חושבת שדוח גדיש בעניין הזה פתח את הפתח.

לבעיה מאוד קשה, שאתם מציגים אותה כיתרון.

דוח גדיש אמר שעל מנת שזה יהיה אגרת הקצאה יש צורך בסיוע מדינה. על מנת לאפשר את הנושא הזה באופן מפורש, נפתח הפתח לסיוע פיננסי של המדינה. זאת היתה הסיבה שזה ניתן. מה שקורה הוא שאנחנו נמצאים במדרון חלקלק שבסופו של דבר מביא אותנו לאגרה מימונית ולא לאגרת הקצאה, כאשר יש גב של 80% הבטחת פדיון מטעם המדינה. בעיניי, ברמה של תקינות של הליך דמוקרטי, מה שהאוצר מנסה לקדם בהקשר הזה הוא אם כל חטאת, מכיוון שמדובר פה בדרך עוקף תקציב המדינה. יצרתם מנגנון שהבנקים לא מוכנים לקחת את הסיכון שאתם מדברים עליו, אבל אתם מוכנים שבתיקון של נזק בלתי הפיך המדינה תיקח על עצמה גם את הנזק הכספי הישיר בהבטחת הפדיון וגם את הנזק העקיף. זה הליך פגום ברמה של תקינות קבלת החלטות. אם רוצים להשתתף תקציבית זה צריך לבוא לידי ביטוי תקציבי, לא לעקוף את זה בצורה שאתם עוקפים.

אשר לסיכון שאתם מציגים, כולנו יודעים שמה שהיה לא בהכרח הוא שיהיה, והעובדה היא ששופינג שעשינו בחברות שמתעסקות ב-HEDGING מדבר היום על ריבית של לא פחות מצמוד פלוס חמש בהערכה לגבי החמש שנים הקרובות. ברור שבתנודתיות בעוד חודשיים יכול להיות שכל התמחור של הריביות ישתנה, אבל הסיכון שעכשיו מדברים עליו הוא של ריביות של בין 5 ל-5.5 אחוז. זה הסיכון שעומד בפניכם, לא העבר. זה נכון שהיום אי אפשר לעשות את זה בנתונים של אגפי המדינה הקיימים כי הם רק עד 20 שנה, אבל תאורטית אם בונים כלי כזה אז אנחנו מדברים על היקפים של בין 2.5% ל-4% מגובה ההלוואה. מי שעוסק ב-HEGING היה דורש על כזה שירות. שוב אני מדברת על עלויות ישירות של מה שאתם מבקשים.

מה הקשר בין ההחלטה הקודמת שהתקבלה לגבי תעריפי מקסימום לבין ההכרזה על הורדת מחיר לקטע? אני לא מבינה לאן זה מוליך. ברגע שיש החלטה תקפה לגבי מחיר מקסימום אז עליו חל העידכון. זה הדגל שמנפנים פה כאילו זה לטובת המדינה. כיצד מתיישב מבחינה חוקית נושא הגשת התיקון למנגנון העידכון, עם סעיף 3(ג) שדורש שכל נושא עידכון גובה האגרה יהיה בהתאם למסמכי המכרז?

עמית שפירא:

ביקשנו חוות דעת לגבי העניין הזה גם מפרופסור עזרא סדן וגם מרן חקלאי, שמכיר את העניין מתפקידו באוצר. הוא סייע לנו בחוות דעת קודמת לגבי האירוע הזה. שתי חוות הדעת שקיבלנו מדברות על כך שהפתרון שמוצע כאן להצמיד את גובה האגרה לריבית הוא לא פתרון נכון. רן חקלאי אומר את הדברים במסמך שהוא נתן לנו. הוא ציין שהמשמעות בעצם הבקשה להצמיד את גובה האגרה לריבית של הכסף בארץ היא שמרבית המימון של הפרוייקט הזה ייעשה בידי בנקים בארץ. המדובר הוא על בנק הפועלים. לכן לא מדובר פה על כסף זר שיכנס, כפי שנאמר פה.

משה לוי:

נאמר פה בדיוק כמה יכנס.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

250 מיליון דולר.

משה לוי:

מדובר על כסף פרטי.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

את זה הם דיווחו בישיבה הקודמת.

עמית שפירא:

בדוח של רן חקלאי כתוב: "המימון של הכביש אינו מימון זר אלא מימון שקלי צמוד, טווח ארוך. תוספת הביקוש למימון פעולתה דומה לתוספת מימון תשתיות שהיתה נגרמת על ידי מימון הפרוייקט, על ידי הגדלת תקציב הכבישים. תוספת לביקושים השקליים תייקר את עלויות גיוס הכסף, כמו למשכנתאות ולשימושים ארוכי טווח. מחיר גבוה יותר של הכסף יכביד למשל על זכאי משרד השיכון ועל ענפים כלכליים, כמו ענף הבנייה. בבקשה יש נסיון לקיים מנגנון שינטרל אותם מהמציאות הישראלית וליצור מעין בועה פיננסית שתבטיח את היזם על מדיניות הריבית של בנק ישראל. לכן אם רוצים לקשור את גובה האגרה למחיר הכסף בישראל, מן הראוי אולי לבחון אפשרות לבטל את הערבות הניתנת על ידי המדינה על היקף ההכנסות". זאת אומרת מה שיש כאן זאת הבטחה על הבטחה על הבטחה.

עזרא סדן תוקף את זה מנקודה אחרת. מה שעזרא סדן אומר שיכול להיות שתדרשנה החלטות תחבורתיות הרבה יותר מורכבות, מכיוון שבסופו של דבר מבחינה תחבורתית היה נכון יותר שאגרות היו מוטלות כאגרות גודש דווקא על הכבישים האורכיים הצפופים, כמו 2 ו-4, כדי לפנות את הכבישים הללו ולהוביל תנועה בכביש 6, עוקף מטרופולין. מה שאנחנו עושים זה דווקא דבר שונה והפוך: אנחנו דווקא מטילים אגרת שימוש ולא אגרת גודש על הכביש שבו אנחנו רוצים לעודד את הנסיעות. מה שאנחנו עושים פה זה שאנחנו נותנים הטבה על הטבה לאגרת שימוש בכביש 6.

משה לוי:

ברגע שאדם משלם על שימוש בכביש זה משרת את מה שכולנו רוצים. אתם טוענים שרק אתם רוצים. אתם במקום להשיג את הדברים באמת, עוסקים בהוצאת מאמץ על דברים לא חשובים שלא תצליחו בהם.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

הם לא רוצים את הכביש הזה, זה ברור.

משה לוי:

הכביש נחוץ. אמרתי לכם אחרי שהפסדתם בבג"ץ: בואו נשב יחד ונסדיר יחד את התחבורה. אתם בחרתם ללכת עם סיסמאות.

עמית שפירא:

זאת אומרת שההצמדה לריבית, שיכולה לגרום בסופו של דבר להעלאת המחיר של הנסיעה בכביש מס' 6, צריך לראות אותה גם בהקשר של אם נרצה להחיל אגרות גודש על כבישי האורך. בהיבט הזה יהיה לנו הרבה יותר קשה בעתיד להגיע למחירים סבירים של אגרות גודש. לכן השאיפה צריכה להיות שאגרת השימוש בכביש 6 תהיה מה שיותר נמוכה. מה שחברת כביש 6 כרגע מבקשת יבוא בסופו של דבר לידי ביטוי בעליה של מחיר האגרה ובהטלת כל הסיכון או רוב הסיכון שיש בכביש הזה לא על אותו יזם פרטי אלא על הממשלה.

יורם אסידון:

אנחנו התמקדנו בהיבט הכלכלי. אספנו נתונים ובדקנו אותם מול מומחים. יש חוות דעת שאתם עצמכם קיבלתם מיעקב גדיש וצבי הדר. שם נקבע במפורש שהטלת אגרה בגובה המתחייב מצורכי המימון תביא להסטת חלק ניכר מכמות המשתמשים הפוטנציאליים בכביש לכבישים אחרים, והמדינה תשלם 80% מההפרש הזה. הלכתי ועשיתי כמה חישובים מאוד פשוטים, ועדיין יש את הסטייה שעמית הצביע עליה. בשנה שעברה אושר פה

בוועדה סכומי מינימום ומקסימום לפי קטע קצר וארוך במונית, והסכומים האלה צמודים. הסכומים שאושרו היו שונים לחלוטין ממה שיהיה בפועל בשנת 2002 או 2003. מצד אחד יש מחיר מינימום ומקסימום, אבל מצד שני החברה טוענת שהזכיון הסכים להוריד בשלושה שבועות את המחיר לקטע. תסלחו לי שאני לא מתרגש מההורדה הזאת, כי אני מנסה באמת להבין מה המחיר שיהיה בפועל. הלכתי ועשיתי חישובים לפי המינימום והמקסימום ולפי שלושה שיעורי הריבית, ושיעור ההסטה מתחיל ב-53% ונגמר ב-70%. פרופסור מאוד מכובד, שביקש לא לצטט אותו, בדק את החישובים ואת ההערות הטכניות. פרופסור גרונר כתב כתבה מאוד חד משמעית שמחזקת את ההבדל בין עלות המימון על ידי יזם פרטי לעומת עלות המימון על ידי המדינה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

היה ויכוח גדול בוועדת כספים, אבל עמדתינו לא התקבלה.

יורם אסידון:

חברת חוצה ישראל באה בשנת 94,95 למשרד האוצר, ואחרי בדיקות שחברת הכביש עשתה היא אמרה: לא שווה להקים את זה על ידי יזם פרטי. משרד האוצר החליט שהוא יודע את זה יותר טוב מכולם, כולל הרבה מאוד כבישי אגרה בעולם שמפסידים הון תועפות, והחליט ללכת על זה בכל זאת. דוגמה ל-B.O.T מוצלח הוא מנהרות הכרמל. היזם משלם תמלוגים למדינה על הזכות לקחת אגרה, ובזה המדינה מסיימת את התחייבויותיה ל-B.O.T. לא מתחילים B.O.T כמו כביש מפלצתי כזה, בזמן שאף אחד לא יודע כמה המדינה תשלם בסופו של דבר.

לגבי בהילות ודחיפות העניין, מוטי קפלן אמר: אם אנחנו טועים אז לא יקרה שום נזק כי הגודש בדרכים יגבר בעוד שנה שנתיים עד שינתן פתרון הרבה יותר טוב למערכת, אבל אם אתם טועים זה יהיה מצב בלתי הפיך. כאשר כביש 6 יסתם - כי הוא יסתם בסופו של דבר למרות שיעור ההסטה - מה תעשו, תדחפו עוד כביש אורך? וכשהוא יסתם, תדחפו עוד כביש אורך?

היו"ר אמנון רובינשטיין:

זה לא הויכוח עכשיו.

דוד בר-שלום:

אם ציטטו את מנהרות הכרמל, אז אני רק רוצה להזכיר שבמנהרות הכרמל קיים אותו מנגנון שכרגע מתווכחים עליו. יש שם מנגנון שמצמיד את גובה התמלוגים לשינויים בשער הריבית.

יעקב גראב:

מי שמסתכל על הפרוייקט הזה לאורך זמן מבחינה מקצועית רואה שהפרוייקט חורג מהפרוייקט שאושר בשלושה מימדים מאוד עקרוניים. כאשר אומר חבר כנסת שההכרעה העקרונית התקבלה מזמן, אז זה נכון היא התקבלה, אבל היא התקבלה לגבי כביש שהוא די אחר ממה שאנחנו הולכים לקבל, כאשר הסיפור המקומי של האגרה הוא קצה הקרחון.

הכביש שהבטיחו הוא כביש ששווה למשק 101 מיליארד שקל. זה כביש שיש לו תפקוד תחבורתי מסויים: הוא מחבר פריפריות והוא מוריד גודש בגוש דן. בשלושת המימדים האלה: תועלת, עלות ותפקוד תחבורתי, אנחנו רואים חריגות די גדולות. כאשר זה קורה בפרוייקט לאומי זה מדאיג. כאשר מפעילים על הכביש את התקנות של נוהל פרט והארכה של כבישים יש ירידה ל-8 מיליארד שקל. כאשר לוקחים עלויות נוספות בהיקף גדול זה יורד ל-4 מיליארד שקל. כאשר עושים בדיקת נגישות, התועלת מתקרבת ל-0. את המספרים אני אשמח להציג והצגתי כבר בכנס הכלכלנים בשנה שעברה.

לגבי העלות, אנחנו היום מדברים רק על אספקט קטן של העלויות המצטברות, אם זה הפקעות, אם זה הבטחות להכנסת מינימום. לגבי התפקוד התחבורתי, קהילת הנדל"ן מתייחסת לכביש הזה לא כמחבר פריפריות ולא כמסיט גודש מגוש דן, אלא כפרוזדור ביטוח, ואני מאמין להם מסיבות שאני פירטתי בדוח אחר. כביש שמתפקד כפרוזדור פיתוח, ההשלכות התחבורתיות שלו שונות בצורה משמעותית מהכביש שאושר. מה שאני רוצה לבקש זה להתנות את ההצבעה, אם תיפול לפה או לפה, באיזו שהיא בדיקה יסודית של מהו הכביש שאנחנו הולכים לקבל לעומת כביש שאושר, ובדיקה שתעשה על ידי גוף חיצוני בלתי תלוי.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

ההצעה שלכם היא סבירה לחלוטין, אבל הממשלה הבאה - תהיה אשר תהיה - תצטרך לעשות את זה.

ולרי ברוכיה:

אנחנו ראינו במשך השנים שנושא תחבורה הוא בעל חשיבות גבוהה ביותר בתוך נושא איכות סביבה. בשנה האחרונה פורסם מסמך לשמירת איכות הסביבה. כאשר היו דיונים לגבי כביש 6, העמדה של המשרד לאורך כל הדרך היתה לראות שמדובר על פרוייקט שלא בא על חשבון תקציבי ממשלה. תקציבי ממשלה צריכים להיות בהשקעות לתחבורה ציבורית. היתה החלטת ממשלה שנתנה בטחונות לכביש 6. גם זה היה יותר מידי, אבל זה יתקבל וניתנו בטחונות. אנחנו ראינו לכל אורך הדרך שהשימוש של כספי ציבור צריך להיות בתחבורה ציבורית, ולכל אורך הדרך אמרנו שצריכה להיות חבילת אמצעים: השקעות ממשלתיות בתחבורה ציבורית, אמצעים להפחית תנועת כלי רכב פרטיים ומימון פרטי.

דויד ג'אנר-קלאוזנר:

אנחנו לא יודעים כמה זה בעצם צריך לעלות. התמיכה שלך היא תמיכה אנסטנקטיבית, ואני טועה על האנסטינקט הזה, מכיוון שכאן בנק ישראל מוכן להצמיד עלות של יזם לשיעור הריבית. גמלאות ביטוח לאומי אתם גם מוכנים להצמיד? כאשר המשכנתא של זוגות צעירים עולה אתם נותנים להם העלאת שכר כדי לפצות אותם על זה?

ליאו לידרמן:

זה בא לתקן תיקון טכני. אצל הכלכלנים בבנק ישראל אין את כל הנתונים ואין את היכולת להגיע לעניין הכמותי. פה אני סומך על אגף התקציבים של האוצר. אם הנציג של אגף התקציבים של האוצר אומר - ואני מכיר את צורת העבודה שלהם - שהם עשו בדיקה כזו והחלטה צריכה ליפול היום, אז אני סומך על הבדיקה הזו.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני ביקשתי שורה של סיבות, כולל אינפורמציה חלקית לגבי ההשפעה של גובה האגרה על ההסטה. אני ביקשתי לא לדחות את הדבר הזה עד לאחר הבחירות. אנחנו אישרנו חלק מהבקשה. לא אישרנו עדיין את העניין של הריבית המשתנה. מי בעד דחיית הדיון עד לאחר הבחירות?

ה צ ב ע ה

בעד - 2

נגד - 6

לא התקבל

אנחנו עכשיו מצביעים על תיקון למנגנון עידכון האגרה בהתאם לשינויי הריבית
הצפויה. מי בעד?

ה צ ב ע ה

6 - בעד
2 - נגד

אושר.

הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 09:50