

25.79x24.24	1	11	עמוד	הארץ - the marker	28/02/2019	67404385-7
יגוד לשכות המסחר אוראל לין - נשיא איגוד לשכות המסחר - 35010						

מטען חורג: הרכבת מבקשת לייקר את הובלת המטענים בשל ההפסדים הכבדים

מגזר שינוע המטענים של הרכבת הפסיד 60 מיליון שקל בינואר-ספטמבר 2018 • החברה מבקשת להעלות תעריפים, ואף שוקלת לסגור את החברה הבת למטענים • המצב עלול להוביל להרחבת השימוש במשאיות לשינוע מטענים, דבר שיחמיר את הפקקים ויגביר את הסיכון לתאונות קשות

אסנת ניר

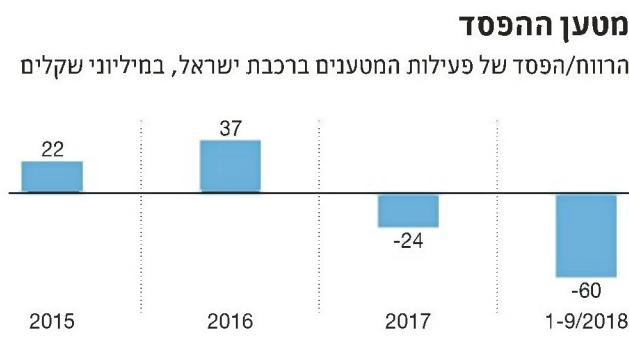
רכבת ישראל הודיעה באחרונה על העלאת המחירים בפעם לות הובלת המטענים שלה, עקב העומקת ההפסדים במגזר זה – שספג הפסדים של כ-60 מיליון שקל בתשעת החודשים הראשונים של 2018, לעומת הפסד של 18 מיליון שקל בתקופה המקבילה ב-2017. חברות ספנות והובלה טוענות כי העלאת מחירי השינוע ברכבת יובילו לנטישתה לטובת משאיות, מה שיחמיר את בעיית הפקקים בישראל ויסב לרכבת הפסדים נוספים.

מגזר שינוע המטענים ברכבת ישראל מצוי בהפסדים מהותיים בשנים האחרונות. לפני כשבועיים הודיע דירקטוריון הרכבת כי ימי לויץ לממשלה לסגור את החברה הבת למטענים ברכבת, משום שלא הצליחה לחתום על חוזים משמעותיים שיצדיקו את הקמתה ואת עלויות הפעלתה. הודעה זאת היא למעשה הודאה בכישלון הרפורמה שהובילו משרד התחבורה ורשות החברות הממשלתיות ב-2013 ברכבת ישראל.

לפני כחודש ביקשה הרכבת לכסות על ההפסדים במגזר המטענים באמצעות העלאת התעריפים למשתמשים הקיימים שלה – לאי חר שלא הצליחה להגדיל משמעותית את היקף החוזים להובלת המטענים בשנים האחרונות. ליי די TheMarker הגיע מכתב ששיגרה הרכבת לפני כחודש לחברות הספנות וההובלה, שבו הודיעה על העלאת התעריפים. "לאור ההפסדים שצברה הרכבת בהובלת המכולות", נכתב, "וכפי שמשקף בדו"ח הכספי שפורסם, אנו נאלצים



רכבת משא בדרום. הפעילות העיקרית היא בקו חיפה-אשדוד צילום: אליהו הרשקוביץ



להעלות את מחירי הובלה". הודעה התייחסה לענף המכולות בקו המרכזי בפעילות המטענים ברכבת – קו אשדוד-חיפה, שמהווה כ-50% מפעילות הובלת המכולות ברכבת. התעריפים בקו זה צפויים לעלות ב-13% החל במאוס. המכתב הסתיים בהצהרה שלפיה ברכבת "מתכננים העלאת מחירים בקווי הובלה נוספים". במכתבה, ביקשה הרכבת לזרז את ההתנגדויות להתייקרות, באמצעות הצגת נתונים שלפיהם לא מדובר בהעלאה משמעותית בהשוואה לתעריפים ב-2014. כך למשל, החל במאוס, מחיר נסיעה של מכולה מלאה באורך 20 רגל יעלה מ-340 שקל ל-348 שקל – התייקרות של 8 שקלים בלבד. ואולם חישוב זה אינו משקף את

מנגנון הפיקוח על המחירים שניגבים בפועל ממשותשי הרכבת להובלת מטענים, שבו נקבע כי התעריפים יתעדכנו כ-1 בינואר וכ-1 ביולי בכל שנה לפי מדר המיידים, בניכוי 1%.

פעילות הובלת המטענים בקו חיפה-אשדוד, המחבר בין נמלי הים, היא מהותית עבור הרכבת. הובלת המטענים בין הנמלים מהווה כ-50% מנפח הובלת המכולות ברכבת. ההתייקרות צפויה להיות משמעותית גם עבור החברות בתחום המחצבים והמכולות שמשותפות בשירותי הובלה ברכבת. חלקה של רכבת ישראל בהובלת יבשתית של יבוא ויצוא דרך ציר הנמלים מהווה כ-15% מכלל הובלת המטענים בישראל.

"גידול הובלה ברכבת – אינטרס עסקי"

העלאה משמעותית של תעריפי הובלת המכולות ברכבת עלולה לדחוק חברות מחצבים ומכולות, שהגדולה והמוכרת בהן היא כיל, לשימוש במשאיות כאמצעי הובלה עיקרי. לפי הערכות, משאיות עדיין מובילות יותר מ-80% מהמטענים בישראל, דבר שיש לו תרומה ישירה להחמרת פקקי התנועה ולגידול בהיקף תאונות הרכבים הקטלניות בהשתתפות משאיות. לפי נתוני עמותת אור ירוק, שיעור המשאיות המעורבות בתאונות קטלניות גדול פי 11 משיעור הרכבים הפרטיים.

נשיא איגוד לשכות המסחר, עו"ד אוריאל לין, ונשיא התאחדות התעשיינים, שרגא ברוש, פנו לשר התחבורה ישראל כ"ץ במכתב וטענו כי ייקור התעריפי פים "עומד בסתירה למדיניות המוצהרת של ממשלת ישראל,

המחיר האמיתי הנהוג כיום, משום שמאז 2014 קבעה הרכבת הנחה של 15%, כדי לעודד חברות להשתמש בשירותיה במקום במשאיות. הנחה זו הורידה את מחיר הנסיעה ל-308 שקל, כך שהתעריף החדש משקף התייקרות של 13%. בהמשך הסביר רה הרכבת כי הנחה של 15% לא תינתן עוד, אלא רק הנחה של 7.5% מהתעריף החדש.

הרכבת אינה מתנהלת ישיירות מול החברות שעושות שימוש בשירותי הובלת המכולות שהיא מציעה, אלא דרך חברות מקשרות – חברות הובלה הנקראות "סוכני רכבת". ההתקשרות מול חברות הובלה נעשית על בסיס תקנות מסילות הברזל הממשלתיות, הקובעות כי המנכ"ל ראשי "להתקשר בחוזה להובלת טובין ולקבוע בו תנאים מיוחדים". באיגוד לשכות המסחר ובהתאחדות התעשיינים טוענים כי כך עוקפת הרכבת את

של הורדת מחירים וצמצום יוקר המחיה. העלאת התעריפים עלולה להביא לירידה בשימוש בשירותי הובלה ברכבת, שכבר כיום אינם גבוהים.

"גידול היקפי הובלה ברכבת הוא אינטרס חיוני של ממשלת ישראל, על מנת למנוע פגיעה במגזר העסקי; וצמצום עומס התנועה בכבישי ישראל עקב מעבר לשימוש בהובלה במשאיות. יש לזכור כי שירותי הובלה ברכבת אינם כוללים הגעה של הסחורה ישירות ליעד", כתבו ברוש ולין.

לפי הודעה לתקשורת שפירסמה לפני כשבועיים, רכבת ישראל מכירה בצורך הקריטי להוריד משאיות מהכביש: "הרכבת הובילה לראשונה 820 טון אמוניה מנמל חיפה למסוף המטענים בצפון, תוך הורדת עשרות משאיות עם החומר המסוכן מהכבישים הפקוקים ות"רומה להקלת הגורש בכבישים".

מרכבת ישראל נמסר בתגובתו: "הובלת מכולות תופסת נפח נכבד מהובלת המטענים של רכבת ישראל. לאור התייקרות העלויות המשתנות, ובהן מדר הדלק ומדרדים אחרים, עורכנו תעריף הובלת המכולות. התעריף המעורכן מהווה עלייה של 2.5% ביחס לתעריף של 2014, ומהווה גידול של 12% במידת חס לתעריף של 2018. למרות עליית התעריף, מחיר הובלת מכולה הלוך וחזור בקו חיפה-אשדוד, הוא כ-550 שקל למ"כולה, פחות ממצבית מתעריף הובלה במשאיות.

"לזאת יש להוסיף את החיסכון העקיף למשק, בשל הקטנת הגורש בכבישים, הגברת הבטיחות בכבישים, וצמצום זיהום האוויר."